

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
n.registrator@regeringskansliet.se
peter.kalliporo@regeringskansliet.se

Kopia; akten

Remissyttrande - Delrapport från Sverige förhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3) (N2016-00179-TIF))

Region Blekinge har av Näringsdepartementet beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss. Svar ska lämnas till näringsdepartementet senast den 31 mars 2016.

Region Blekinges synpunkter utgår från vårt regionala utvecklingsansvar. Svaret följer dispositionen i betänkandet. Det är nu känt att Sverigeförhandlingen meddelat att det är det västra alternativet (US2) som är föremål för förhandlingar med berörda aktörer.

2.1 Syfte med höghastighetsjärnvägen

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 närmre 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 att höghastighetsbanan ska byggas så att tillväxten sprider sig till fler orter än storstäderna, vilket ska avspeglas i ökat bostadsbyggande.

Region Blekinge 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 Växjös storlek och inte ser värdet av anslutande trafik från Kalmar, Karlskrona, Linne'universitetet och Blekinge Tekniska Högskola. De nyttoberäkningar som är inlämnade från Växjö-Kalmar-Karlskrona m.fl. 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".

Vidare ser vi en risk i att den förhandlingsform som utredningen har bedrivits i inte har analyserat den större regionala utveckling som uppstår i ett närmande mellan Jönköping och Växjö/Sydöstra Sverige.

2.2.2 Prognoser för kommersiella förutsättningar

Resandeprognosen grundar sig på uppdraget till pwc (bilaga 3). Av rapporten 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 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. Såväl i nyttoberäkningarna från Region Blekinge som 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 resandevolymer 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 190-320 mkr jämfört med de förutsättningar pwc har utgått ifrån i sina beräkningar. Denna långt ifrån negligerbara Kostnadsökning i kalkylen från Trafikverket gör att underlaget således bör göras om.

Region Blekinge anser att Sverigeförhandlingen inte tagit tillräcklig hänsyn till den samhällsekonomiska nyttan av höghastighetsjärnvägen genom att utelämna resandevolymer som inte analyserats. Vi ser en risk i att det bl. a innebär att nyttan av ökad arbetsmarknadsförstoring och regional utveckling har underskattats.

2.4.5 Etapputbyggnad

Avsnittet tar upp exempel på etapputbyggnad. Pwc bedömer att sträckan Göteborg-Stockholm har fördelar som talar för att denna sträcka trafikeras först. Vi anser att man ska se till hela järnvägssystemets funktion när etapputbyggnaden bestäms. Det innebär bl. a att den nuvarande järnvägen måste tillförsäkras en godtagbar funktion på sträckor där höghastighetsjärnvägen byggs ut senare.

2.9 Överväganden

2.9.1 Syfte med höghastighetsjärnvägen

Region Blekinge saknar i beskrivningen av syfte att höghastighetsjärnvägens tillkomst i järnvägssystemet ska skapa de värden som nämns men i ett större omland. Genom att integrera anslutande järnvägar i analysen med storregional och offentligupphandlad regional trafik skulle den samhällsekonomiska nyttan öka.

Vi anser mot bakgrund av våra synpunkter under 2.1 att målet om att tillväxten ska sprida sig till fler orter än storstäderna inte har tagits tillräcklig hänsyn till.

2.9.2 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.

Bygger beslutet från Sverigeförhandlingen att fortsätta förhandling i den västra sträckningen genom Småland på oklara kriterier?

2.9.3 Förutsättningar för kommersiell trafik

Vi håller i stora drag med om den bedömning som görs om förutsättningar för kommersiell trafik. På sträckorna närmast de tre största städerna föreslås en annan prioriteringsordning än den som föreslås på höghastighetsjärnvägen. Vi förstår att det kan vara en nödvändig åtgärd för att även annan trafik ska kunna utvecklas.

Men utifrån restidsmålet 2:30 mellan Stockholm-Malmö som Sverigeförhandlingen uttryckt som ett av de högst prioriterade målen och ett närmast absolut tal så skulle hastighetshöjande åtgärder mellan Järna - Stockholm C medföra vinster i restid vilket man inte närmre redovisar.

3.9 Överväganden

3.9.1 Finansieringskällor med koppling till höghastighetsjärnvägen

Vi delar bedömningen som görs 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.

Vi vill framhålla vikten av att investeringar för att öka kapacitet och hastighetsstandard på anslutande sidobanor säkras. En samverkan mellan trafiken på sidobanorna och på höghastighetjärnvägen bedömer vi är en förutsättning för att få ut största möjliga samhällsekonomiska nytta av denna gigantiska strukturomvandling.

Bedömningen som görs är att banavgifterna kan höjas till 30-50 kr per tågkilometer från dagens 10 kr. Hur höjda banavgifter, och därav 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.

6 Underlag till kommande infrastrukturproposition

6.2 Förslag till åtgärder

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

6.2.4 Tillgänglighet till Kastrup och Köpenhamn

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

6.2.6 Kust till kust-banan

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

6.2.9 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 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.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Christina Mattisson".

Christina Mattisson
Regionstyrelsens ordförande

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Anna-Lena Cederström".

Anna-Lena Cederström
Regiondirektör