

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

n.registrator@regeringskansliet.se
peter.kalliporo@regeringskansliet.se

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

Sammanfattning

Region Kronoberg har av Näringsdepartementet beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Inledning

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

Bakgrund

Regeringen beslutade den 1 juli 2014 att tillsätta 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. Förhandlingspersoner ska till regeringen lämna tre delbetänkande samt en slutredovisning som underlag för regeringens beslut angående höghastighetsjärnvägen. Regeringen förväntas fatta beslut om höghastighets järnväg i början av 2018. Då förväntas också regeringen beslut om Nationell infrastrukturplan och Länstransport planer för perioden 2019 – 2029.

De tre delbetänkandena är:

- SOU 2015:60 Ett författningsförslag om värdeåterföring
- SOU 2016:3 Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar. (Detta remissvar gäller för denna utredning.)
- Senast 1 juni 2016 Förslag till åtgärder i storstäderna inklusive finansieringsprinciper

Slutligen skall senast december 2017 en slutrapport lämnas till Regeringen.

Synpunkter

Sammanfattning av synpunkter

- Region Kronoberg är i grunden positiv till en utbyggnad och utveckling av järnvägstrafiken
- Vi anser att syfte och mål med höghastighetsjärnvägen bör klarläggas, så att större regional nytta kan uppstå
- Vi ser med oro på att bygget av höghastighetsjärnvägen mer och mer tar form och utformas som enbart ett projekt för att stärka kopplingen mellan våra tre storstäder.

- Vi saknar en tydlig konsekvensanalys av effekterna på Södra stambanan om höghastighetsjärnvägen byggs
- Vi har svårt att se logiken i hur ökande fastighetsvärden i redan över hettade områden kan ligga i linje med regeringens prioritering om social samanhållning
- Vi ser en risk med att satsningen på höghastighetsbanan tar resurser från åtgärder på det övriga järnvägsnätet.
- Vi ser en fara i att allt för höga banavgifter kan komma att påverka möjligheten för den offentligt upphandlade trafiken att trafikera den nya stambanan
- Vi anser att det måste finnas en anslutning mellan Kust-till-Kustbanan och Södra stambanan till den nya höghastighetsbanan, dvs. att trafikeringen kan ske utan byte för resenärer.
- Vi anser att Sverigeförhandlingarnas bedömning av Kust-till-Kustbanans nytta på ett allt för svagt sätt tagits upp i utredningen
- Region Kronoberg anser att Sverigeförhandlingen och Staten behöver rikta insatser för att öka kapaciteten och för att på sikt kunna öka hastigheten till 200 km/h på Kust-till-kustbanan, i och utanför Kronobergs län, för kortare restider till ny stambana.

Region Kronoberg är i grunden positiv till en utbyggnad och utveckling av järnvägstrafiken både för person- och godstransporter och att samhället ska ta ett stort ansvar för att utveckla den. Vi ser dock att Sverigeförhandlingen och med vad som läggs fram i denna utredning har slagit in på en väg som inte gynnar hela landet eller den regionala utvecklingen.

Vi har tagit del av utredningen och tar i vårt svar upp det som är av central betydelse för att leda utvecklingen åt rätt håll.

Syfte och mål med höghastighetsjärnvägen

Inledningsvis i utredningen SOU 2016:3 poängteras att syfte och mål för den nya höghastighetsjärnvägen behöver tydliggöras. Det görs genom att utredningen sammanfattningsvis föreslår att syftet med utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen är att den ska knyta de tre storstadsregionerna närmare varandra, bidra till utveckling i mellanliggande regioner och i övriga Sverige, bidra till mindre koldioxidutsläpp från trafiken och bidra till ett ökat bostadsbyggande.

Region Kronoberg anser att syftet med de stora samhällsförändrande investeringar som föreslås måste vara klart. Vilka eller vilket problem ska den nya infrastrukturen lösa? Utan en tydlig målbild är det svårt att förstå vad som är rätt att göra. Vi ser med oro på att bygget av höghastighetsjärnvägen mer och mer tar form och utformas som enbart ett projekt för att stärka kopplingen mellan våra tre storstäder och genom kraftigt bostadsbyggande i storstadsregionerna göra stort större jämfört med resten av Sverige. Vi saknar en förklaring kring varför en påskyndning av urbanisering och centralisering är önskvärd. En oro som förstärktes ytterligare genom utpekandet av sträckning den 1 februari. Som exempel på fokuseringen på storstäderna är en av bilagorna till utredningen dvs. PWCs utredning om "Kommersiella förutsättningar för höghastighets tåg i Sverige". Fokus för resandedata och prognoser är ändstationsresande. Resande som tillkommer längs vägen för de avgångar som stannar har enbart lagts till som en andel av totalvolymen utifrån dagsläget, men någon djupare analys av detta har inte genomförts. Detta tycker vi är anmärkningsvärt.

Förutom att knyta samman storstäderna med höghastighetsjärnväg och storregionaltåg för mellanliggande orter anger utredningen att syftet i tredje hand ska vara att frigöra kapacitet på befintlig Västra och Södra stambana för en kombination av mer regionaltrafik, godstrafik och bättre punktlighet. Utredningen tar upp en mängd konsekvenser för byggnationen av den nya höghastighetsjärnvägen, men det finns inga analyser eller utförligt resonemang av konsekvenserna på Västra och Södra stambana om höghastighetsjärnvägen byggs. Avsaknad av en sådan konsekvensanalys gör att det inte går att avgöra om utredningen bygger sina resonemang på ny tillväxt eller om det är på en omfördelning av dagens resurser.

Vi ser vidare en risk i att i alltför hög grad använda beräkningar och värderingar som gäller just nu, när det handlar om investeringar som är med och skapar framtiden. Nyttanalyser kommer att visa på nyttan av att investera utifrån dagens ekonomiska logik. Sådana analyser ger en bild av det samhälle vi har nu, inte det vi vill ha i framtiden. Störst nytta fås där det bor flest och då leder investeringen till att stort blir större, centrum framför periferi. Denna riktning är tydlig i de förslag som läggs fram, utan att det någonstans finns motiverat varför denna samhällsutveckling är eftersträvansvärd.

Förskottering och medfinansiering

Kostnaden för höghastighetsjärnvägen Stockholm – Göteborg/Malmö har bedömts till 190 – 320 miljarder kronor. Utredningen föreslår att 5 – 10 procent kan ske via medfinansiering och förskottering från kommuner och landsting. Utredningens bedömning är att medfinansiering ska baseras på de nyttor kommuner och landsting får av investeringen, och att det framförallt är ökade fastighetsvärden som är möjliga att realisera. För att realisera det ökade fastighetsvärdet föreslås att fyra verktyg ska nyttjas, vilka är *Planvinst*, *Värdestegringsersättning*, *Inkrementella skatteökningar* och *Infrastrukturskatt*. Där till föreslår utredningen att stationer och flygplatser som idag är undantagna från statlig fastighetsskatt ska få skatt på de kommersiella delarna.

Region Kronoberg kan inte bedöma rimligheten och den fulla effekten av de föreslagna finansieringslösningarna utifrån vad som presenteras i utredningen. Vi har dock svårt att se logiken i hur ökande fastighetsvärden i redan överhettade områden kan ligga i linje med regeringens prioritering om social samanhållning, vilket är en av fyra prioriteringar i regeringens politik för regional utveckling. Vi kan också konstatera att kommuner, regioner med flera i de sex regionerna som genomkorsas av den nya järnvägen skall medfinansiera och förskottera upp till 5 miljarder kronor per region. Även om det är en generell fördelning där vissa regioner kommer att bidra med mer och andra mindre, har vi svårt att avgöra om de ökade nyttorna står i paritet med detta. Vi ser därför att det måste tydliggöras ytterligare och att den nu pågående förhandlingen kommer att visa på de parternas betalningsvilja. Vi vill dock framhålla vad vi svarade i Sverigeförhandlingens första delbetänkande på SOU 2015:60, Region Kronoberg ställer sig emot förslaget om att kommuner, landsting och regioner ska behöva medfinansiera åtgärder som direkt ligger under statligt ansvar.

Kommersiell trafik

Utredningen konstaterar, utifrån deras kontakt med tågoperatörer och analyser, att det finns intresse och förutsättningar för kommersielltrafik på den nya höghastighetsbanan. Men att det bygger på att vissa förutsättningar måste vara

uppfyllda så som korta restider, hög punktlighet, längre framförhållning i kapacitetstilldelning, banavgifter på rimlig nivå och strategiskt belägna depåer. De bedömer vidare att det kommersiella intresset i första hand avser ändpunktsresandet och stationerna i de större städerna såsom Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås, och eventuellt någonstans mellan Jönköping och Malmö. För att uppnå denna trafik måste operatörerna enligt PWSs underlagsrapport införskaffa ca 40 st nya 320 km/h-tåg till en kostnad av ca 300 miljoner kr/st, dvs. ca 12 miljarder kronor.

Trafikeringsupplägget som planeras är i stort:

Stockholm–Göteborg: Fyra stycken 200 meter långa höghastighetståg per timme och riktning, 50 procent av tågen antas köra utan uppehåll, och 50 procent med uppehåll i några större mellanliggande städer (i första hand Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås).

Stockholm–Malmö: Två till tre stycken 200 meter långa höghastighetståg per timme och riktning, 50 procent av tågen antas köra utan uppehåll, och 50 procent med uppehåll i några större mellanliggande städer (i första hand Norrköping, Linköping, Jönköping och någon stad mellan Jönköping och Malmö).

Utredningen konstaterar dock att det finns olika intressen och uppfattningar om vilken trafik som slutligen kommer att bedrivas på höghastighetsjärnvägen samt vilken utbyggnadsstrategi som skall väljas. Utredningen lägger samman olika scenarier som framkommit från inlämnade nyttoberäkningar och kan därigenom konstatera att de redan idag kan se kapacitetsbrist på den nya höghastighetsjärnvägen. Detta leder fram till att de åter igen lyfter behovet av att tydliggöra syftet med höghastighetsjärnvägen "Om syftet i första hand är att åstadkomma en snabb trafik mellan Sveriges tre största städer leder det till en typ av strategi, men om syftet är att många orter ska kunna ha direkta förbindelser med Stockholm, Göteborg och Malmö leder det i stället till en annan typ av strategi". Där utredningen föreslår att det är det förstnämnda som ska gälla.

Åter igen kan Region Kronoberg konstatera att utredningen föreslår en (järn) väg som inte gynnar den regionala utvecklingen varken i Kronoberg eller i övriga regioner utanför storstäderna. Det är en inriktning som också ytterligare driver urbaniseringen och värmer ytterligare en redan överhettad bostadsmarknad. Om Sverigeförhandlingen anammar den metod och det synsätt som Region Kronoberg tillsammans med de sex sydlänen har fastställt i sitt gemensamma positionspapper "Ett enat Sydsverige skapar ett starkare Sverige" är vår bedömning att Sverige på ett betydligt bättre sätt skulle kunna dra nytta av en ny järnväg, skapa dynamik och utveckling i regionerna, bidra till bostadsbyggande i hela landet med mera.

Banavgifterna.

Enligt utredningens bedömning är dagens banavgifter på ca 10 kr per tågakilometer låga i en internationell jämförelse. Enligt tågoperatörer, som har kontaktats av utredarna, anser de att det kan finnas fog för att höja banavgifterna något men att nuvarande principer om marginalkostnadstäckning borde gälla. Utredningen framhåller att banavgiften bör sättas på en rimlig nivå och framhåller att operatörerna bör klara en banavgift på mellan 32 och 52 kronor per tågakilometer och detta med dagens nivå på biljettpriset. De beräknade banavgiftsnivåerna ger ett spann på intäkter från banavgifterna från både höghastighetståg och storregionala tåg på mellan cirka 1 - 1,4 miljarder kronor (2015 års priser) per år när höghastighetsjärnvägen är i full trafik.

Utifrån detta är utredningens bedömning att de som reser med höghastighetsjärnvägen bör vara med och bidra till finansieringen av järnvägen och föreslår att banavgifter som finansiera höghastighetsjärnvägen införs.

Utifrån utredningens resonemang ser Region Kronoberg det som en rimlighet att banavgifterna ska vara med att finansiera höghastighetsjärnvägen. Vi ser dock en oro i att biljettpriserna inte kan komma att ligga kvar på dagens nivå, utan leder till högre biljettpriser.

De finansierande banavgifterna kommer också att påverka storregionaltågen (och ev. regionaltåg) som ska trafikera höghastighetsjärnvägen. Huruvida den kommer att bedrivas på kommersiell grund eller via skattefinansiering klarläggs inte i utredningen. Region Kronoberg ser dock en fara i att allt för höga banavgifter kan komma att påverka möjligheten för den offentligt upphandlade trafiken att trafikera den nya stambanan. Vilket leder till att den regionala nyttan av ny järnväg inte kommer att uppfyllas.

Region Kronoberg ser vidare en fara i att principen med finansierade banavgifter kan komma att användas för upprustning av sanslutande banor som Södra stambanan och Kust-till-Kustbanan. Idag betalar Region Kronoberg cirka 8 miljoner kronor för enbart de Öresundståg som trafikerar länet. En höjning av banavgifterna skulle hämma möjligheten till regionförstoringen med hjälp av tåg.

Stationer

Under 2015 har Trafikverket, på utredarens uppdrag, anlitat en konsult (PwC) för att analysera de kommersiella förutsättningarna för att bedriva höghastighetstågstrafik.²² Konsulten anger att det troliga är att det finns kommersiella förutsättningar att trafikera, förutom Stockholm, Göteborg och Malmö, även Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås, samt eventuellt en station mellan Jönköping och Malmö.

Vid Sverigeförhandlarnas presentation av förslag till sträckning den 1 februari 2016 pekades Värnamo ut som en stationsort. Huruvida det är denna station som avses med ”eventuellt en station mellan Jönköping och Malmö” är oklart. Med tanke på att Lund station idag är en av landets största stationer med avseende på antalet resenärer skulle den stationen mycket väl var den som avsågs i utredningen.

Region Kronoberg anser att den utpekade stationen i Värnamo förvisso ligger i en ort med drygt 33 000 invånare, men bör behandlas som en stationsort med cirka 400 000 invånare. 400 000 invånare är invånarantalet i de kommuner som Kust-till-Kustbanan passerar mellan Kalmar/Karlskrona och Värnamo samt kommuner inom 30 min från Värnamo. Dessa orter kommer också med en framräkning av SCB:s befolkningsprognos öka invånarantalet med ca 13 % fram till 2035. Storstationen Värnamo bör ställas i relation till t.ex. Göteborgs kommun med cirka 600 000 invånare, vilken behandlas på ett helt annat sätt i underlaget.

Om knutpunkten i Värnamo ska vara viktig för ett stort omland måste resvägarna dit vara en del av planen. Vi anser att det måste finnas en anslutning mellan Kust-till-Kustbanan till den nya höghastighetsbana, dvs. att trafikeringen kan ske utan byte för resenärer. Detta hade möjliggjort bytesfri trafik mellan sydöstra Sverige och såväl Stockholm och Göteborg. Vi anser vidare att undersökningen kring kommersiell trafik

inte enbart ska se till ändpunktsmarknaderna utan även undersöka intresset för trafik på anslutande banor från sydöstra delen av landet.

Kust-till-Kustbanan

I underlaget presenteras områden som är viktiga inför den kommande infrastrukturpropositionen. Mycket kortfattat omnämns Kust-till-kustbanan och att kapaciteten på sträckan Växjö–Värnamo bör förstärkas för att bidra till goda anslutningsresor till en eventuell kommande station.

Region Kronoberg anser att detta är en allt för svag hållning till Sverigeförhandlingarnas bedömning av Kust-till-Kustbanans nytta. Framförallt utifrån invånarantalet i kommunerna längs med Kust-till-Kustbanan. I OECD-rapporten Territorial –Review 2011 konstateras att Region Kronoberg är centralt placerat i södra Sverige men att Kronoberg tillsammans med Kalmar och Blekinge har, i jämförelse med Sverige i övrigt, brister i infrastrukturen. Att det finns begränsningar i infrastrukturen minskar möjligheten att dra fördel av läget nära Europa och påverkar den interna dynamiken inom regionen. OECD-rapporten bekräftades också i Trafikverkets kapacitetsutredning inför planperioden 2014 – 2025. Därför anser vi att Kust-till-Kustbanan ges större betydelse i underlagsmaterialet.

Region Kronoberg anser att Sverigeförhandlingen och Staten behöver rikta insatser för att öka kapaciteten och för att på sikt kunna öka hastigheten till 200 km/h på Kust-till-kustbanan, i och utanför Kronobergs län, för kortare restider till ny stambana. Kust-till-kust banan och Södra stambanan måste också få anslutning till ny stambana, dvs. att trafikeringen kan ske utan byte för resenären.

Av områden som är viktiga inför kommande infrastrukturproposition eller i andra delar av underlaget anser vi det anmärkningsvärt att inte Södra Stambanan ägnas ett större utrymme.

REGION KRONOBERG

Anna Fransson

Regionstyrelsens ordförande

Martin Myrskog

Regiondirektör