

## YTTRANDE

Datum 2016-04-07

Dnr 1600335

1 (7)

Näringsdepartementet  
n.registrator@regeringskansliet.se

### **Remiss. Delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU:2016:3)**

Region Skåne anser att utredningen är en bra genomgång av förutsättningarna för höghastighetsjärnväg i Sverige och de utmaningar som det innebär att införa ett nytt trafiksystem som ska komplettera och samspela med det befintliga systemet. Delrapporten utgör ett bra kunskapsunderlag, men i många fall behövs ytterligare fördjupade utredningar om bl.a. systemets utformning, trafikering, lagstiftning och finansiering.

Stockholm stad, Göteborg stad, Malmö stad, Stockholms Läns Landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne har tagit fram gemensamma ståndpunkter inför Sverigeförhandlingen. Flera av dessa rör innehållet i utredningen:

1. Utbyggnaden av nya stambanor är en viktig statlig angelägenhet som ska finansieras av staten.
2. Sverigeförhandlingen ska innebära en ny stor statlig satsning på infrastrukturen utöver nuvarande nivå för nationell transportinfrastrukturplan.
3. Sverigeförhandlingens uppdrag är bara en del av det framtida höghastighetsnätet i Sverige. Internationella kopplingar till Arlanda, Oslo och Köpenhamn är en självklar del av det framtida nätet och planeringen måste redan nu inriktas på att inkludera dessa kopplingar.
4. De nya stambanorna ska vara öppna även för storstadens regionala trafik. Det är viktigt att planeringen för höghastighetståg görs så att inte den nödvändiga lokala och regionala trafiken trängs ut. En garanti för tågslagen bör i någon form kunna vara en del av förhandlingen.

5. Överenskommelser för storstädernas trafiksystem är en viktig del av Sverigeförhandlingen och de båda delarna i förhandlingen stödjer varandra. Besluten kring avtal för storstadsregionerna bör dock inte vara beroende av beslut om överenskommelser kring utbygganden av nya stambanor.
6. Storstadsregionernas kollektivtrafiksystem är ett system av flera olika trafikslag och även åtgärder i statens spårssystem ska vara en del av förhandlingen för storstadsregionerna.
7. Regionförstoring ska vara en del av Sverigeförhandlingens mål.
8. Vid uttag av lokala och regionala brukaravgifter (ej banavgifter) ska dessa räknas som lokal och regional medfinansiering.
9. I överenskommelser och tecknade avtal vill vi påpeka att statens agerande genom sina Länsstyrelser och övriga myndigheter har stor betydelse för att möjliggöra genomförande av avtalade bostadsbyggnadsprojekt.
10. Vi vill betona vikten av att avtalen inbegriper en fortsatt organisation som ger alla parter inflytande i genomförandet av förhandlingens resultat.
11. Principer för riskhantering bör vara en del av varje avtal. Risker kan avse både fördyringar i objektens kostnader samt finansiering. För avtalen kring höghastighetsbanorna ska denna risk bäras av staten, då utbyggnaden av banorna är en statlig angelägenhet.
12. Vi betonar vikten av att staten har ett ansvar för extern dialog och kommunikation tillsammans med region och kommun, redan tidigt i arbetet liksom i avtalens genomförande.

### **Syfte och mål**

Det är positivt att utredningen sätter upp tydliga syften och mål för höghastighetsjärnvägen. I analyser av nyttorna med höghastighetsjärnvägen för Skåne är de största nyttorna kopplade till regionförstoring genom sammanslagning av arbetsmarknadsregioner samt förbättrad storregional snabbtrafik och regional persontågstrafik. Prioriteringsordningen för höghastighetsjärnvägens syften och mål är därför överraskande. Region Skåne anser att de regionala nyttorna bör prioriteras högre för att nå mål om bostadsbyggande samt ge arbetsmarknadsnyttor, näringslivsnyttor, klimatnyttor och sociala nyttor.

### **Trafikeringsförutsättningar**

Trafiken vid ändpunkterna måste lösas på ett bra sätt som gynnar både höghastighetstågen och möjliggör fortsatt utveckling av storregional snabbtågstrafik, regional persontågstrafik och godstrafik. På sträckan Lund C till Malmö C och vid Malmö C förväntas kapacitetsutnyttjandet bli mycket högt trots utbyggnaden till fyra spår på större delen av sträckan. I vissa snitt uppgår kapacitetsutnyttjandet till 99 procent, vilket inte är rimligt. Region Skåne anser att det är viktigt att dessa delar fortsätter att utredas och innefattas i Sverigeförhandlingen, både i avtal och finansiering. Utredningar visar att kapacitetsbelastningen mellan Järna och Stockholm är stor och det är tveksamt om systemet är tillräckligt för två höghastighetslinjer. Sårbarheten och risken för förseningar bedöms som stor med endast en höghastighetslinje. Region Skåne vill framföra att det är

viktigt att hitta lösningar för att säkerställa kapaciteten för höghastighetstågen tillsammans med den regionala trafiken. Det är också viktigt att höghastighetstågen angör Stockholm C. Lund C till Malmö C pekas ut som en sträcka där trafikeringen med storregionala snabbtåg förväntas vara omfattande. Det kommer inte att gå några storregionala snabbtåg mellan Malmö C och Lund C utan att de fortsätter på sträckan till Hässleholm C och vidare till Jönköping eller via Skånebanan till Kristianstad eller vidare norrut på södra stambanan. Region Skåne anser att sträckan Hässleholm C till Malmö C pekas ut i stället för Lund C till Malmö C.

### **Stationslokalisering**

Region Skåne delar utredningens slutsats att centrala stationslägen är att föredra. Det är positivt att Sverigeförhandlingen i sina bud främst föreslår förbigångsspår med bibana så att det finns möjlighet att både angöra det centrala stationsläget samt att köra snabbt förbi med de tåg som inte stannar.

### **Kastrup, Köpenhamn och Hamburg**

Utredningen konstaterar att det inte ingår i deras uppdrag att arbeta med höghastighetsjärnväg vidare från Malmö till Köpenhamn. Region Skåne tycker att det är olyckligt att staten inte ser kopplingen till Danmark och Europa som en naturlig del i höghastighetsbanesatsningen. Om cirka 10 år öppnar Fehmarn Bält bron och helt nya möjligheter skapas att köra snabba tåg vidare till Hamburg på cirka 5,5 timme från Stockholm. Från Malmö kommer det att ta cirka 3 timmar till Hamburg. Trafikverkets prognoser tar inte hänsyn till resor över sundet och de förväntade nyttorna av den internationella trafiken missas helt i de regionalekonomiska analyserna. Region Skåne menar att det därför är viktigt att fördjupade analyser görs av kommersiella förutsättningar och prognoser för resandeutveckling samt samhällsnyttorna av de internationella kopplingarna av höghastighetsjärnvägen.

### **Länsstyrelsernas och Trafikverkets arbete**

Utredningen konstaterar att utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen innebär onormalt stor arbetsbelastning i flera år för berörda länsstyrelser. Trafikverket har redan fått och kommer även fortsättningsvis att ha en mycket stor arbetsbelastning. Det ges dock inga förslag till hur detta ska lösas. Region Skåne vill understryka att om en snabb utbyggnad av höghastighetsjärnvägen ska vara möjlig är det av största vikt att denna fråga omgående får en lösning.

### **Operatörernas och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas behov**

Utredningen gör en bra genomgång av behoven för snabb och effektiv trafik med minimering av störningar. Det är dock uppenbart att det finns risk för konkurrens mellan den interregionala höghastighetstrafiken mellan ändpunkterna och den storregionala höghastighetstrafiken med fler uppehåll och som till viss del även trafikerar anslutande banor. Region Skåne menar

att dessa konflikter behöver analyseras djupare och lösas på ett sätt som minimerar de negativa samhällseffekterna. Det är viktigt att de nya banorna reserveras för tåg med minsta hastighet 250 km/h.

### **Trafikering**

Den stora nyttan i höghastighetssystemet kommer inom den storregionala och regionala trafiken. Med de prioriteringar som föreslås i utredningen finns betydande risk för att den regionala trafiken prioriteras ned.

Principerna för trafikering måste vara en del i avtalen för Sverigeförhandlingen.

De regionala systemen förutsätter fler stationer, och den kostnad detta innebär för stationskommunerna måste motsvaras av en trafik som kommer kommunen till godo

Tilldelningen av järnvägskapaciteten måste ske så att den storregionala höghastighetstrafiken för möjligheter att utvecklas och ges stabila förutsättningar. Förslaget i utredningen att kapacitetstilldelningstiden ska vara minst tio år är därför positivt.

### **Finansiering**

Staten har ansvar för infrastrukturinvesteringar medan regionen står för fordon och den regionala trafikeringen. Höghastighetsbanan är en statlig angelägenhet som ska finansieras av staten. Finansieringen får inte inkräkta på den normala nationella infrastrukturplanen.

Istället måste den ökade satsning som höghastighetsbanan signalerar matchas med en utökad nationell plan.

Utredningen innefattar en gedigen genomgång av alternativa finansieringsmöjligheter. Behoven av ny infrastruktur är stora, både nationellt, regionalt och lokalt, för att skapa en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. För att ambitionerna ska nås krävs omfattande investeringar från staten. Det är troligt att det kommer att behövas flera nya alternativa finansieringskällor som kan användas i kombination med varandra. Region Skåne menar att infrastrukturens karaktär bör vara utgångspunkten för vilka finansierings källor som används, men man bör även utgå från de regionala och lokala förutsättningarna. Region Skåne anser att intäkterna från trängselskatt ska betraktas som regionala medel som ska investeras i den region där trängselskatten tas ut.

### **Ny fast förbindelse över Öresund**

Trafikverkets rapport "PM om Danmarksförbindelse" är en bra genomgång och beskrivning av de utredningar som gjorts avseende nya Öresundsförbindelser. Den bör få ökad vikt för både Sverigeförhandlingen och i den nationella planen. Region Skåne anser att det är av största vikt att den svenska staten tillsammans med den danska staten snarast tar fram gemensamma prognoser för resor och transporter över Öresund, vilket även har framförts i ett brev till Sverigeförhandlingen tillsammans med 7 skånska kommuner. Det är viktigt att dessa prognoser speglar både behov och

potential för transporter på kort och lång sikt samt att de nya förutsättningarna med Fehrman Bält-förbindelsen beaktas i prognoserna. Region Skåne tillsammans med de skånska kommunerna tycker även att det är bra att ett gemensamt arbete initieras mellan den svenska och danska staten för att identifiera vilka åtgärder som kan förbättra kapaciteten på Öresundsbron och dess anslutningar. På den svenska sidan har uppgradering av Öresundsbanan kring Svågertorp station lyfts fram, vilket kommer att gynna såväl höghastighetstågen som godstågen och Öresundstågen via bron samt Pågatågen mot Ystad och Trelleborg. Nya Öresundsförbindelser är inte bara en kapacitetsfråga utan fortsatt arbete bör utgå från de nyttor för näringsliv, arbetsmarknad, bostadsmarknad, restider mm som en ny infrastruktur över sundet medför.

Det är mycket positivt att Sverigeförhandlingen planerar att uppdatera uppgifter och bedömningar av HH-förbindelsen. ”Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går. Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn är kopplad till utbyggnad av Köpenhamns metro. Vår uppfattning är att den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas före metron, men att metron kan byggas oberoende av om en HH-förbindelse har beslutats.” Region Skåne anser därför att det är viktigt att utredningen av fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör påbörjas omgående och att även Öresundsmetron ska vara en del i det fortsatta arbetet även om Öresundsmetron har en längre tidsplan än HH-förbindelsen. Öresundsbron finansieras genom brukaravgifter. Under 2014 uppgick intäkterna till 1,5 miljarder kronor från vägtrafiken och 0,6 miljarder från järnvägstrafiken, genom järnvägsmyndigheterna i Sverige och Danmark.

Det är omfattande belopp, även vid en jämförelse med trängselskatterna i Stockholm och Göteborg.

Region Skåne anser att en viktig utgångspunkt för framtiden bör vara att genom bra tillgänglighet och lägre kostnader för resor och transporter över Öresund möjliggöra en utvidgad integration inom storstadsområdet. Även för Sveriges utrikes transporter är det viktigt med effektiva transporter och låga kostnader.

Bron bedöms vara amorterad omkring år 2034. Då minskar kostnaderna för infrastrukturen kraftigt och omfattar därefter endast löpande drift och vidmakthållande. Avgifterna på väg- och järnvägstrafiken bör då sänkas. Framtida avgifter bör användas för att säkra funktionaliteten i systemet och för konkreta investeringar i Skåne.

### **Underlag till kommande infrastrukturproposition**

Utredningen presenterar flera nödvändiga infrastrukturinvesteringar för att få bästa möjliga effekt av höghastighetsbanorna. Det är positivt att ändpunktssträckorna som t.ex. Lund – Malmö C lyfts fram liksom den internationella tillgängligheten till Copenhagen airport, Köpenhamn och

Arlanda. Det är också positivt att Skånebanan lyfts fram som viktig anslutande bana.

På samma sätt bör Västkustbanan och investeringarna i järnväg mellan Malmö C och Lund lyftas.

Region Skåne menar att dessa åtgärder som är en del av höghastighetsbanans funktion eller som syftar till att maximera nyttan av höghastighetsbanan bör dock finansieras på samma sätt som höghastighetsbanan inom ramen för Sverigeförhandlingen. Det finns annars stor risk att dessa åtgärder tränger ut andra nödvändiga infrastrukturinvesteringar från den nationella planen.

Likaså anser Region Skåne att de delar av höghastighetsbanan som ligger i nuvarande nationella plan bör lyftas ut ur den kommande nationella planen och i stället finansieras inom ramen för Sverigeförhandlingen. Om ändpunktssträckorna och anslutande banor trots allt skjuts till nationella plan menar Region Skåne att dessa delar måste hanteras i avtalen för Sverigeförhandlingen.

Det är mycket positivt att tillgängligheten till Helsingborg pekas ut särskilt. Region Skåne menar dock att de åtgärder som pekas ut bör dock ingå i Sverigeförhandlingens storstadsåtgärder. Sverigeförhandlingens avgränsning till spårvagnssatsningar i Malmö, Lund och Helsingborg är bekymmersam och måste omprövas. Det finns stort behov av utvecklad kollektivtrafik inte bara i utan också till och från våra större städer för att minska trängseln, öka bostadsbyggandet och öka arbetsmarknads-, näringslivsnyttan i enlighet Sverigeförhandlingens direktiv.

Region Skåne menar att trafiksystemet måste behandlas utifrån funktion och helhetsperspektiv och inte utifrån vem som är huvudman för infrastrukturen. Satsningar på att komma till rätta med kapacitetsproblemen på motorvägarna, bland annat med fler filer för att skapa smidig busstrafik passar väl in i arbetet. Om Sverigeförhandlingens avgränsningar inte förändras bör den nationella planen ta särskild hänsyn till behovet av att föra över resor till och från våra större städer i Skåne till kollektivtrafiken. Region Skåne anser att detta bör skrivas in i avtalen för Sverigeförhandlingen.

### **Sammanfattning**

- De regionala nyttorna bör prioriteras högre för att nå övergripande mål om bostadsbyggande samt ge arbetsmarknadsnyttor, näringslivsnyttor, klimatnyttor och sociala nyttor.
- Trafiken vid ändpunkterna måste lösas på ett sätt som gynnar höghastighetstågen samt möjliggör utveckling av storregional snabbtågstrafik, regional persontågstrafik och godstrafik. Åtgärder för detta måste innefattas i Sverigeförhandlingen i både avtal och finansiering.
- Utredningarna behöver kompletteras med fördjupade analyser av

kommersiella förutsättningar och prognoser för resandeutveckling samt samhällsnyttorna av de internationella kopplingarna av höghastighetsjärnvägen.

- Länsstyrelsernas och Trafikverkets resurser för att möjliggöra en snabb utbyggnad av höghastighetsbanan behöver säkerställas.
- Konflikter mellan interregional storregional höghastighetstrafik behöver analyseras och lösas på ett sätt som minimerar de negativa samhällseffekterna.
- Principer för trafiktilldelning behöver analyseras djupare så att den storregionala höghastighetstrafiken får goda möjligheter att utvecklas.
- Gemensamt prognosarbete av resor och transporter över Öresund behöver initieras omgående.
- Det är viktigt att åtgärder för att förbättra kapaciteten på Öresundsbron och dess anslutningar tas fram.
- Utredningen av fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör bör påbörjas omgående och även Öresundsmetron bör vara en del i det fortsatta arbetet även om Öresundsmetron har en längre tidsplan än HH-förbindelsen.
- Framtida avgifter bör användas för att säkra funktionaliteten i systemet och för konkreta investeringar i Skåne.
- Åtgärder som är en del av höghastighetsbanans funktion eller som syftar till att maximera nyttan av höghastighetsbanan bör finansieras på samma sätt som höghastighetsbanan inom ramen för Sverigeförhandlingen.
- De delar av höghastighetsbanan som ligger i nuvarande nationella plan bör lyftas ut ur den kommande nationella planen och i stället finansieras inom ramen för Sverigeförhandlingen.
- Sverigeförhandlingens avgränsning till spårvagnssatsningar i Malmö, Lund och Helsingborg måste omprövas.

Henrik Fritzon  
Ordförande

Alf Jönsson  
Regiondirektören