

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## **SOU 2016:3 Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar: Yttrande från Region Sörmland genom Sörmlands kollektivtrafikmyndighet, Regionförbundet Sörmland och Landstinget Sörmland**

*Ert dnr: N2016/00179/TIF*

*Kollektivtrafikmyndighetens dnr: SKTM16-0029*

Region Sörmland har tagit del av Sverigeförhandlingens delrapport ”Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar” och vill härmed lämna följande synpunkter.

Omfattningen av arbetspendlingen mellan Sörmland och grannlänen har ökat kraftigt sedan millennieskiftet. Detta beror dels på strukturomvandlingen med ett antal företagsnedläggningar som följd, men även på satsningar på förbättrad infrastruktur och kollektivtrafik vilket har skapat bättre tillgänglighet. De största pendlingsflödena återfinns mellan Södermanlands och Stockholms län med 20 000 arbetspendlare. Förbindelserna från och till Stockholms län har också stor betydelse för affärsresor, och därmed näringslivet, samt resor i fritiden. Andra län med ett betydande antal vardagsresor är Västmanland (för norra länet) samt Östergötland (för södra och västra länet). Ytterligare satsningar på infrastrukturen i regionen krävs för fortsatt regionförstärkning. Detta medför bland annat positiva effekter för bostadssituationen som Stockholms län inte kan klara att åtgärda ensamt. Främst för orterna Trosa/Vagnhärad samt Nyköping och Oxelösund, som idag ligger utmed Nyköpingsbanan med låg banstandard, är kortare restider också ett viktigt mål.

För att kunna uppnå önskade effekter på tillväxten både i Stockholm, Göteborg och Malmö och på andra orter krävs en snabb regionaltrafik som fullt ut utnyttjar de nya möjligheterna till restidvinster som nybyggd järnvägsinfrastruktur ger. Regional- och storregionaltrafiken säkerställer att både kommuners och företags investeringar får önskad avkastning. Som ett första steg behöver Ostlänken, Linköping – Järna, byggas. Vidare behöver kapaciteten på sträckan Järna – Stockholm ses över så att den vid Ostlänkens färdigställande kan tillgodose det sammanlagda kapacitetsbehovet hos de tre banorna som löper samman söderifrån in mot Stockholm.

Enligt Sverigeförhandlingens bud till regionen ska vi i kommande planering bland annat verka för att sprida resenärsnyttor samt öka arbetsmarknads- och näringslivsnytta. Vi har därför vid

genomgången av rapporten fokuserat på förslagen i kapitel 2, ”Kommersiella förutsättningar för trafik”.

### Kommentarer avseende 2.1. Syftet med höghastighetsjärnvägen

Det är angeläget att syftet och mål med höghastighetsjärnvägen tydliggörs snarast. Vi lever i en värld med snabba teknikförändringar och anser att det generellt är riskfyllt att bygga den nya höghastighetsjärnvägen bara med det primära syftet att minska restiden mellan landets tre största städer. Också med tanke på begränsade finansiella resurser anser vi att det är tveksamt att motivera investeringarna i en höghastighetsjärnväg enbart med klimatskäl och fokus på ändpunktsmarknader. Perspektivet bör breddas och aspekter som regionala nyttor och kapacitetsförstärkning bör därför också utgöra prioriterade mål för satsningen, även med tanke på godstrafikens framkomlighetsproblem. Det finns idag alldeles för stora kapacitetsproblem i det befintliga nätet och behovet av nya järnvägar som gagnar hela systemet är större än behovet av extra snabb järnväg mellan ändpunkterna. Gällande banans utformning är det viktigt att i direktiven till Trafikverket tydliggöra att banan även ska klara det regionala behovet och inte enbart fokusera på höghastighetsjärnväg.

Vi vill också påminna om syften och mål som finns i förstudien och järnvägsutredningen för Ostlänken, Infrastrukturpropositionen från 2012 samt i Nationell plan för Transportsystemet 2014-2025, där regional utveckling och tillväxt samt förbättrad internationell tillgänglighet genom koppling till Stockholm Skavsta Flygplats lyfts fram.

### Kommentarer avseende 2.3. Trafikeringsförutsättningar

Eftersom syftet med projektet bör breddas, se ovan, anser vi att Sverigeförhandlingens förslag på en prioritering av höghastighetståg är olämpligt. En förutsättning för att sprida nyttorna till regionerna är att snabba regionalståg erhåller kapacitet för att effektivt och i tillräcklig omfattning kunna trafikera Ostlänken. Vi är medvetna om att en mer blandad trafik leder till ett mer ansträngt kapacitetsutnyttjande inte minst på Ostlänken och föreslår därför en uppstyrning av trafiken med syfte att säkerställa en robust trafik där restidsmålen kan uppnås, men också för att garantera ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Med en uppstyrning av trafiken kan också framkomligheten på det konventionella nätet in till storstäderna säkerställas. Liksom de kommersiella operatörerna anser även vi att dagens kapacitetstilldelningsprincip är alldeles för kort-siktig.

Gällande de infrastrukturella förutsättningarna konstaterar vi, precis som Sverigeförhandlingen, att kapaciteten Järna-Stockholm måste säkerställas för att trafikeringen på Ostlänken, men även på Västra stambanan och Svealandsbanan, kan utvecklas som önskad. Framkomligheten för den blandade trafiken på Ostlänken underlättas då avsevärt. Järna – Stockholm bör vara utbyggd innan höghastighetstrafiken till Göteborg och Malmö kommer igång.

### 2.4. Utbyggnadsstrategi

Vid val av utbyggnadsstrategi bör hänsyn tas till samhällsekonomiska nyttor, det vill säga delsträckor som medför en avlastning av banor med högt kapacitetsutnyttjande och delsträckor med stort regionalt resande bör prioriteras. Om trafiken regleras kan kanaler för höghastighets-

tågen säkras så att förutsättningar för kommersiell trafik med höghastighetståg inte påverkas negativt av en tidig etablering av snabba regionaltåg.

Planeringen av Ostlänken har hunnit långt och vi ser därför att arbetet med Ostlänken, som den ursprungligen var tänkt för, kan fortsätta oberoende av Sverigeförhandlingens arbete om utbyggnaden söder om Linköping.

## 2.7. Kapacitetstilldelningsprocessen

Som anförts ovan anser vi att det är av stor vikt att staten reglerar tillträdet till spåren. Syftet med en sådan reglering är att säkerställa:

- En långsiktighet i trafiken med garantier om kapacitet inklusive restider för både höghastighets- och regionaltågen – och därmed en viktig förutsättning för en etablering av kommersiell trafik
- Ett effektivt kapacitetsutnyttjande av banan med både höghastighets- och regionaltåg som optimerar banans samhällsekonomiska nytta (samhällsekonomiska kalkylerna bör för övrigt vidgas så att större hänsyn till effekter för arbets- och bostadsmarknaden tas)
- En mer flexibel modell för godstrafiken som har större behov av snabbare anpassning till utvecklingen av marknaden och konjunkturen och som idag låser upp kapacitet i onödigt stor omfattning

Vi har för övrigt inga synpunkter på vilken metod som används för en sådan reglering, det kan vara genom ramavtal, upphandlad interregional och regional trafik eller genom ett system med fördefinierade kanaler för åtminstone persontrafiken.

## Avslutande summering

Slutligen vill vi betona att Regionens åtagande enligt Sverigeförhandlingens bud, att sprida resenärsnyttor, inte kan fullföljas om regionaltågen prioriteras ned till förmån för höghastighetstågen. Det är därmed väsentligt att frågan om tillgången till kapacitet för regionaltågstrafiken och tilldelningsprocessen för densamma även kopplas till den pågående Sverigeförhandlingen. Detta sker bland annat lämpligen genom att en skrivning tillförs, i de kommande ram- och objektsavtalen genom Sverigeförhandlingen, avseende statens åtagande att tillgodose kapacitet för regionaltågstrafiken.

I detta sammanhang vill vi även lyfta fram det samverkansavtal om Ny Trafik 2017 som tecknades under 2014 mellan de sex Mälardalslänen Sörmland, Stockholm, Västmanland, Uppsala, Örebro och Östergötland. Inom ramen för avtalet och programmet Ny trafik 2017 har det säkerställts en omfattande satsning på förbättrad regionaltrafik med tåg. Satsningen innebär bland annat utökad utbud med timmestrafik över trafikdygnet 06-23 samt med halvtimmestrafik i högtrafik, inköp av nya tåg och möjligheten att resa på en biljett i hela systemet inkluderat anslutande trafik exempelvis med buss, pendeltåg eller tunnelbana. Bara för inköp av järnvägs-

fordon har Sörmland ingått borgensåtagande om 1 909 miljoner kronor. Utöver detta har Sörmland sedan tidigare medfinansieringsavtal med staten genom Trafikverket för Citybanan uppgående till cirka 727 miljoner kronor just i syfte för att få tillgång till ökad kapacitet i järnvägsnätet och som följd, möjlighet att erbjuda en stabil och pålitlig samt utökad regional tågtrafik i enlighet med programmet Ny Trafik.

Rent principiellt vill vi också påpeka att det finansiella utrummet för kommunal och regional medfinansiering av statlig infrastruktur är begränsat med tanke på de stora åtaganden som redan finns för att bedriva den primära verksamheten som kommuner och landsting ansvarar för.

Region Sörmland genom Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet



Monica Johansson

Ordförande



Helena Ekroth

Myndighetschef