

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

Malmö 2016-03-30

## YTTRANDE

Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar SOU 2016:3, dnr N2016/00179/TIF, datum 2016-01-12


Svenska-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (SVEDAB) har fått rubricerad utredning på remiss. SVEDAB begränsar sitt yttrande till att beröra de delar av utredningen som direkt berör Öresundsbron och de anslutande järnvägsnäten till bron.

SVEDAB delar Trafikverkets uppfattning att i första hand ska kapaciteten på Öresundsbron utnyttjas innan en ny förbindelse byggs över Öresund. En förutsättning för det är väl fungerande järnvägsnät i både Skåne och på Själland. Svedab har i tidigare remissvar till Näringsdepartementet påtalat behovet av just ökad kapacitet på delar av järnvägsnätet som Trafikverket förvaltar i Skåne, för att Öresundsbron ska kunna utnyttjas fullt ut. Innan dess finns inga skäl att bygga ytterligare en fast förbindelse över Öresund.

Det är i Köpenhamn, Kastrup och Malmö som marknaden för höghastighetståg i Öresundsregionen finns. Att dra höghastighetsnätet via Helsingborg-Helsingör är inte ett realistiskt alternativ. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör måste motiveras av helt andra skäl.

Svedabs uppfattning är att det svenska nätet för höghastighetståg bör omfatta målpunkterna Kastrup och Köpenhamn. Kastrup är en viktig internationell flygplats för stora delar av södra Sverige. Om höghastighetståg ska kunna ersätta inrikesflyget måste det vara möjligt att enkelt kunna ta höghastighetståget till de viktigaste flygplatserna i Skandinavien.

Öresundsbron och landanslutningarna är byggd för hastigheter upp till 200 km per timme, vilket med tanke på den korta sträckan från Malmö till Kastrup är fullt tillräckligt för att förlänga höghastighetstågen till Köpenhamn utan vidare åtgärder i infrastrukturen. I stadsmiljö är hastighetsstandarden lägre av olika skäl. Det är inte rimligt att anta att högre hastigheter än de som nu gäller på anläggningarna vare sig är motiverade eller att det är miljömässigt acceptabelt så länge spåren går i nuvarande sträckning.



Ulf Lundin  
Verkställande direktör