



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

Diarienummer N2016/00179/TIF

Näringsdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och
finansiering

n.registrator@regeringskansliet.se
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Remissvar avseende "Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar" (SOU 2016:3)

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren (Handelskammaren) är en privat näringslivsorganisation som ägs av 2800 medlemsföretag i Blekinge, Kalmar, Kronoberg, Skåne och Södra Hallands län.

Syften och intäkter

Handelskammaren noterar att det finns två övergripande syften med byggandet av en höghastighetsjärnväg. Det ena är att höghastighetståg skall ta marknadsandelar från flyget från destinationerna Göteborg – Stockholm och Malmö – Stockholm samt sträckor däremellan.

Vad gäller analysen avseende Malmö - Stockholm saknas en utredning av hur Copenhagen Airport påverkar. Utan att denna inkluderas finns stor osäkerhet om möjligheterna att ta marknadsandelar. Vi noterar också att Trafikverket och konsultbolaget PwC inte tycks dela uppfattning om i vilken utsträckning en överflyttning av resenärer från flyg till tåg kommer att ske.¹

Sammantaget finns det frågetecken kring hur måluppfyllelsen i relation till att ersätta flyg tillfredställs. Denna osäkerhet ökar i ljuset av den föreslagna lösningen när Lund i praktiken blir slutstation för själva höghastighetsjärnvägen.

Det andra syftet med satsningen på höghastighetsjärnväg är storstadssatsningar med regional ekonomisk integration. Bättre tillgänglighet genom förbättrad infrastruktur leder till arbetsmarknadsintegration och förtätning av andra viktiga regionala marknader. Detta har potentiellt stora ekonomiska effekter och nyttor som snabbt kan realiseras. I en större funktionell arbetsmarknad är det lättare för människor att hitta ett arbete som passar, vilket ökar produktiviteten. Professor Martin Andersson, LU och BTH, har på Handelskammarens uppdrag tagit fram en analys som visar att närhet har stora effekter i form av intäkter.²

¹ Delrapport från Sverigeförhandlingen, *Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar*, 2016, s. 35-38

² *Närhetseffekten- Hur bättre infrastruktur leder till högre produktivitet*, Martin Andersson, Handelskammaren 2014. <http://www.handelskammaren.com/uploads/media/n%C3%A4rhetseffekten.pdf>

Vår uppfattning är att denna typ av analys saknas i Sverigeförhandlingen. Detta är också en viktig bakgrund till att Handelskammaren förordar en dragning där sydöstra Sverige kopplas ihop med den skånska storstadsregionen genom ett stationsläge i Växjö.

Vidare är det essentiellt att höghastighetsjärnvägen verkligen når hela vägen in i storstädernas centrala noder. Det är denna konnektivitet som driver samhällsintäkter. Som planerna ser ut just nu så byggs höghastighetsjärnvägen från Lund och Almedal till Järna. Vinsterna med höghastighetsjärnväg minskar när tåget inte går hela vägen in i storstäderna. Detta gäller både syftet med ökad produktivitet genom bättre fungerande regionala storstadsområden och konkurrenskraften i förhållande till flyget.

Kostnader bör helt rymmas inom Sverigeförhandlingen

När Sverigeförhandlingen presenterade sitt förslag på linjedragning den 1 mars 2016, valdes möjligheten med stopp i Växjö bort. I praktiken försvinner därmed möjligheten att göra sydöstra Sverige tillgängligt, i synnerhet för integration med sin närmsta storstadsregion. Detta gäller även möjligheten till att drastiskt öka tillgängligheten till exportmarknader genom effektivt internationellt flyg via Copenhagen Airport.

Därtill föreslogs det vid presentationen att kust-till-kustbanan skall rustas upp inom den ordinarie nationella infrastrukturplanen för att koppla upp sydöstra Sverige via Värnamo. Att på detta vis flytta över kostnaderna för upprustningen till ordinarie plan är knappast realiserbart. Det innebär i praktiken att avstå från tillgänglighet till sydost. Värnamolösningen innebär också sämre samhällsekonomisk nytta genom att den inte leder till regional ekonomisk integration av sydost och den skånska storstadsregionen. Detta påverkar helhetssynen på projektets kostnader och intäkter vilket behöver finnas med för en bedömning som ser till projektets samlade värdering.

Kostnaden för höghastighetsjärnvägen är stor och har fördubblats från Höghastighetsutredningen (SOU 2009:74). Trafikverket hänför kostnadsökningen till preciserade krav, konsekvenser av bristande underlag i tidiga skeden och innehållsförändringar i delrapporten.³ Det angivna intervallet 190-320 miljarder kronor är avsevärda summor. En möjlig kostnadsbesparing är en järnvägssatsning som fokuserar på arbetspendling till storstäderna och lämna öppet för att vid ett senare tillfälle bygga ihop systemet. Det skulle skapa bättre regionala arbetsmarknader och därmed ekonomisk vinst.

Handelskammaren håller med om att vägslitageskatt, flygskatt och trängselskatt inte kan användas som finansieringskällor för höghastighetsjärnvägen.⁴ Det är tydligt att 90-95 procent av kostnaderna för höghastighetsjärnvägen kommer att belasta statens budget.⁵ Det innebär att investeringen ställs mot andra utgifter längre fram i tiden och kommer vara en utgift för

³ Delrapport från Sverigeförhandlingen, *Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar*, 2016, s. 100-101

⁴ Ibid. s. 157

⁵ Ibid. s. 19

staten under lång tid framöver. Enbart 5-10 procent av finansieringen bedöms kunna komma från de finansieringskällor som tas upp i delrapporten.⁶

HH-förbindelsens ekonomiska förutsättningar och ytterligare förbindelser

En del av Sverigeförhandlingens uppdrag var att ta initiativ och föra samtal med företrädare för Danmark om ytterligare en fast förbindelse till Danmark. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør kan, till skillnad från övriga delar av Sverigeförhandlingen, betalas med kassaflödet från trafikavgifter för passage. Här finns en möjlighet att strukturera finansiering genom att utfärda obligationer till ett bolag som förvaltar förbindelsen. Notera att sådana obligationer får täckning inte bara av sitt kassaflöde, utan även av två välkonsoliderade stater som garanter. Bolaget kan därför sannolikt få bättre finansiell rating än staterna kan få var för sig, vilket var fallet i samband med att Öresundsbrokonsortiet skapades. Detta talar för att en fast förbindelse skall byggas och administreras av ett förvaltningsbolag som kan utfärda obligationer.

Förvaltningsformen bör utredas men en möjlighet är att man har ett gemensamt bolag som förvaltar både Öresundsbron och HH-förbindelsen. En annan möjlighet kan vara att låta hamnbolag finnas med i sammanhanget, så som har skett internationellt.

Kassaflödena från dessa två förbindelser kan användas för att skapa ny infrastruktur i Öresundsregionen. I synnerhet kan och bör en metroförbindelse mellan Köpenhamn och Malmö projekteras i samband med diskussionerna om HH.⁷ En lösning bör alltså undersökas där ytterligare infrastruktur i Öresundsregionen kan finansieras av Öresundstrafiken. Vidare kan pendlingstrafiken i framtiden gynnas genom prisdifferentiering inom bolaget som driver förbindelsen.

Malmö den 31 mars 2016

SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN



Per Tryding

vVD

per.tryding@handelskammaren.com

040-690 24 09

Jessica Ulfgren

Analytiker jessica.ulfgren@handelskammaren.com

040-690 24 02

⁶ Delrapport från Sverigeförhandlingen, *Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar*, 2016, s. 156

⁷ *New York, New York melodin för Öresund*, Per Tryding, Handelskammaren 2014.

http://www.handelskammaren.com/uploads/media/New_York_New_York_melodin_f%C3%B6r_%C3%96resund_final_140328.pdf