

**Samhällsbyggnadskontoret**

Hans-Erik Eriksson  
Koordinator för Ostlänken  
0156-520 35  
hans-erik.eriksson@trosa.se

Datum  
2016-03-11  
Diarienummer  
KS 2016/14



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

## Trosa kommuns synpunkter på Sverigeförhandlingens delrapport "Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar" (SOU 2016:3), diarienummer N2016/00179/TIF.

Trosa kommun har tagit del av remissmaterialet och kommunens synpunkter framgår av detta brev.

### Sammanfattning

Kommunens yttrande kan sammanfattas i följande 12 punkter:

- Förbättringar av järnvägsnätet är mycket angelägna.
- Kostnadsutvecklingen enligt Trafikverkets kalkyler innebär att alla möjligheter inklusive sänkt hastighetsnivå bör prövas noga innan projektet eventuellt skjuts upp, läggs i malpåse eller i värsta fall avfärdas.
- Nyttorna med höghastighetsjärnvägen kan inte uppstå utan stora lokala investeringar. Trosa kommun är för sin del beredd att genomföra de investeringar som krävs för att ett nytt resecentrum i Vagnhärad ska bidra till nyttorna på bästa sätt.
- Mål och syfte med höghastighetsjärnvägen behöver utveckla och förtydligas.
- Ett självklart mål för den nya banan bör vara att den ska leda till regionförstoring.
- Banan bör byggas i trafikerbara etapper, som öppnas för trafik så snart som möjligt.
- Det behövs flera strategiskt belägna kopplingspunkter mellan befintligt järnvägsnät och den nya banan.
- Ostlänkens planering och utbyggnad ska fullföljas enligt Trafikverkets tidplan.
- Det nuvarande systemet för tilldelning av tåglägen måste bli mer långsiktigt.

- Staten måste garantera utrymme på höghastighetsjärnvägen för både nationell höghastighetstrafik och för snabb regional trafik, oavsett vem som driver trafiken.
- Medfinansiering och förskottering måste till stor del lånefinansieras av kommunerna. Det är inte troligt att planvinster och värdestegringsersättning enligt Sverigeförhandlingens förslag kan täcka lånekostnaderna.
- En djupare studie av framtida kapacitetsbehov på sträckan Järna – Stockholm är angelägen. Studien bör ha som utgångspunkt att tänkbara åtgärder inte får skapa flaskhalsar på andra banavsnitt.

### **Generella synpunkter**

Utbyggnad av ny stambana för höghastighetståg ger stora möjligheter för Sveriges framtida utveckling. För näringslivet är utbyggnaden en förutsättning för framtida tillväxt när det gäller ökad tillgång på kompetens inom arbetsmarknadsregionen samt genom ökad nationell och internationell tillgänglighet. Höghastighetsbanan förbättrar tillgängligheten inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. Banan stärker landets konkurrenskraft, bland annat genom att överbrygga relativt sett glesa strukturer. Den ger kortare restider och bidrar därmed till regionförstoring. Ny stambana förbättrar också kapaciteten i hela järnvägssystemet. På så sätt möjliggör banan utvecklade trafikupplägg för såväl person- som godstrafik på befintliga banor. Men – för att detta ska kunna uppnås krävs att den nya banan kan samtrafikeras av både höghastighetståg med få stopp och av snabba regionaltåg med många stopp.

Kostnaden för att bygga den nya stambanan har ökat oroväckande mycket enligt Trafikverkets senaste kalkyler. Självklart finns det en smärtgräns när nyttor som följer av utbyggnad av banan inte kan motivera kostnaderna. Enligt kommunens mening är dock förbättringar i järnvägsnätet mellan storstäderna mycket angelägna. Detta avser möjligheterna till såväl förbättrad kapacitet och robusthet som till kortare restider genom helt nya sträckningar och kortare alternativ till befintliga bansträckningar. Därför bör alla möjligheter inklusive sänkt hastighetsnivå prövas noga innan projektet eventuellt skjuts upp, läggs i malpåse eller i värsta fall avfärdas.

Trosa kommun noterar särskilt att nyttorna med höghastighetsbanan inte kan uppstå utan stora kommunala och regionala investeringar i resecentra, anslutande infrastruktur och teknisk försörjning. Kommunen är för sin del beredd att genomföra investeringarna för att den nya stationen i Vagnhärad ska bidra till nyttorna på bästa sätt.

## **Syfte och mål**

Trosa kommun instämmer i att höghastighetsbanans syfte och mål behöver utvecklas och förtydligas. Syfte och mål är avgörande för banans standard och därmed också för investeringens storlek. Dessutom avgör syfte och mål hur banan ska användas, det vill säga förutsättningarna för framtida trafikering.

I delrapporten prioriterar Sverigeförhandlingen ändpunktsmarknaderna och fokuserar på restider mellan ändpunkterna för att motivera investeringen samt för att säkra kommersiell trafik. Sverigeförhandlingens slutsatser bygger i huvudsak på PWC:s rapport, som redovisar två kommersiella operatörers intressen. Oavsett om PWC:s eller Trafikverkets prognoser tas som grund för det framtida resandet, står mellanpunktsresandet (d v s regionala resor) för omkring hälften av det totala resandet på höghastighetsnätet. Med största sannolikhet finns det större framtida potential i mellanpunktsresandet än i ändpunktsresandet och därmed följer också större potential för att banan ska leda till förväntade nyttor och till att tillräckligt stora banavgifter ska betalas av operatörerna.

Trosa kommun anser att en ny stambana för höghastighetståg ska vara ett instrument för regional utveckling och regionförstoring för att den mycket stora investeringen ska vara motiverad och kunna bli lönsam. Detta kräver väl avvägd balans mellan trafik med höghastighetståg och med snabba regionalståg. Rent konkret behövs därför ett särskilt mål om att den nya stambanan ska leda till regionförstoring.

## **Utbyggnadsstrategi**

Enligt kommunens uppfattning är det inte ekonomiskt försvarbart att vänta med trafikering tills dess att en hel ändpunktssträcka (Stockholm – Göteborg eller Stockholm – Malmö) står färdig. I stället bör färdiga delsträckor öppnas för trafik så snart som möjligt. Dessutom anser Trosa kommun att det behövs flera strategiskt belägna kopplingspunkter mellan det befintliga järnvägsnätet och höghastighetsbanan.

Med trafikering anpassad till etapputbyggnad, kan staten, regioner och kommuner tillgodogöra sig nyttor av banan i tidiga skeden. Därför är det avgörande att tidplanen för Ostlänken inte påverkas, att länken färdigställs så snart som möjligt samt att banan därefter börjar trafikeras per omgående.

Höghastighetsjärnvägen måste ses som en del av hela transportsystemet och dessutom erbjuda flexibilitet för framtiden. Ett minimum av kopplingspunkter leder till sämre flexibilitet och till försämrade möjligheter till återställning vid störningar i trafiken. Följaktligen anser kommunen att det är kortsynt att bygga en anläggning som riskerar att medföra onödiga begränsningar av operatörernas möjligheter i framtiden.

Trosa kommun anser att tillräckliga beslut har tagits för att Ostlänkens planering och utbyggnad ska kunna fullföljas utan dröjsmål. Beslut under 2012 och 2014 kring infrastrukturpropositionen respektive gällande nationell plan för transportinfrastrukturen, innebär att Ostlänken är särskilt utpekad samt att drygt 20 miljarder kronor är avsatta för utbyggnad av banan. Dessutom anger regeringen i den nuvarande budgeten att byggande av Ostlänken är ett av skälen till att statens investeringar i transportinfrastruktur ökar under perioden 2015 – 2019. Därmed kan Ostlänken påbörjas 2017 enligt Trafikverkets tidplan och bli en första etapp av ny stambanan för höghastighetståg. Ostlänken blir då en kapacitetsförstärkning i hela Mälardalsregionen som skapar förutsättningar för fortsatt regionförstoring, samtidigt som restiden mellan Stockholm och Malmö minskar.

### **Förutsättningar för kommersiell trafik**

De positiva effekterna av förbättrad infrastruktur uppstår först när trafikeringen är tillräckligt attraktiv. Trosa kommun hävdar att snabb, tät och attraktiv regional trafik är avgörande för att nyttorna ska uppstå och för att tillväxten i berörda delar av landet ska påverkas positivt.

Det nuvarande systemet med ettårig tilldelning av tåglägen har stora brister och behöver förändras redan idag. Höghastighetsjärnvägen förutsätter att operatörerna är beredda att göra kostsamma inköp av fordon. Därmed ställer den nya stambanan ännu större krav på längre tilldelningsperioder för att operatörerna ska vara beredda att genomföra satsningarna och för att de ska kunna planera sin trafik långsiktigt. Detta gäller oavsett om trafiken sker på kommersiella grunder eller om den handlas upp. Längre tilldelningsperioder skapar också större tillit till järnvägssystemet hos resenärerna.

Sverigeförhandlingen anser att det endast är höghastighetstrafiken som kommer att vara kommersiellt lönsam och att den snabba regionaltrafiken måste upphandlas. Idag kan ingen säga med säkerhet hur framtiden ser ut när det gäller kommersiellt lönsam respektive upphandlad trafik. Därför är det viktigt att alla aktörer, det vill säga staten, regioner, kommuner och operatörer, har beredskap för att tillsammans skapa den trafikering som behövs för att nyttorna med den nya stambanan ska uppstå. Delar av trafiken kommer säkerligen att vara offentligt subventionerad.

Statens måste garantera att det finns plats på den nya banan för både den nationella och den snabba regionala trafiken, oavsett vem som kommer att driva den. Detta är särskilt viktigt för att skapa trovärdighet i förhandlingar om medfinansiering av höghastighetsjärnvägen och inför kommunernas beslut om lokala investeringar.

## **Finansiering**

Inledningsvis konstaterar Trosa kommun att medfinansiering och förskottering blir kännbara utgifter för berörda kommuner. En stor del av beloppen måste finansieras genom att kommunerna tar upp nya lån. Lånekostnader för både staten och kommunerna kan enligt Sverigeförhandlingens förslag täckas genom överföring av ökade fastighetsvärden. Det verkar dock som att Sverigeförhandlingen har överskattat de lokala möjligheterna.

För de flesta av landets kommuner går exploateringsverksamheten jämt upp och överskott är mycket ovanliga. Enstaka projekt med vinst ger kommunerna möjligheter att finansiera utbyggnad av övergripande infrastruktur och dylikt med annat än skattemedel. Därför är förutsättningarna för planvinster och värdestegringsersättning mycket begränsade.

## **Underlag till kommande infrastrukturproposition**

Trosa kommun instämmer i att kapacitetsbehovet på sträckan Järna – Stockholm behöver studeras särskilt. Det finns en överhängande risk för att kapaciteten på sträckan inte kommer att räcka till vid full trafikering. Därför är det nödvändigt att det finns beredskap för förstärkning av kapaciteten. Ett första steg för att skapa sådan beredskap, är att genomföra en djupare studie av framtida kapacitetsbehov. Studien måste dock ha som utgångspunkt att tänkbara åtgärder inte får skapa flaskhalsar på andra banavsnitt.

Daniel Portnoff  
Kommunstyrelsens ordförande

Johan Sandlund  
Kommunchef