

Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar

Delrapport från Sverigeförhandlingen

Stockholm 2016



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2016:3

Till statsrådet Anna Johansson

Regeringen beslutade den 1 juli 2014 att tillkalla en särskild utredare, som ska fungera som förhandlingsperson i kommittén för utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna (dir. 2014:106), numera kallad Sverige-förhandlingen. Den 10 juli 2014 utsågs HG Wessberg till förhandlingsperson och Catharina Håkansson Boman utsågs till biträdande förhandlingsperson. Som huvudsekreterare utsågs Erik Bromander från och med den 10 juli 2014 till och med den 6 oktober 2014. Därefter fungerade utredningssekreterare Hans Rode som tillförordnad huvudsekreterare. Den 1 juni 2015 utsågs Niklas Lundin till huvudsekreterare. De utredningssekreterare i kommittén som har arbetat med denna delrapport är Hélène Bratt, Sven-Åke Eriksson och Anna Modin.

Förhandlingspersonen ska senast den 31 december 2015 lämna en delredovisning innehållande en analys av dels kommersiella förutsättningar för nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö, dels möjliga finansieringsprinciper för nya stambanor inklusive legala förutsättningar för differentierade särskilda banavgifter. Eventuella avvikelser från gällande finansieringsprinciper för investeringar i transportinfrastruktur ska motiveras särskilt.

Förhandlingspersonen ska lämna ytterligare en delredovisning senast den 1 juni 2016, samt slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2017.

Stockholm december 2015

HG Wessberg
Catharina Håkansson Boman

/Hélène Bratt
Sven-Åke Eriksson
Anna Modin
Niklas Lundin

Innehåll

Sammanfattning	11
1 Utredningens uppdrag	21
1.1 Uppdraget.....	21
1.2 Tidigare utredningar	22
1.3 Tillvägagångssätt	23
1.4 Disposition	23
1.5 Ordlista och förkortningar.....	24
2 Kommersiella förutsättningar för trafik.....	29
2.1 Syftet med höghastighetsjärnvägen	29
2.2 Resandeprognoser.....	33
2.2.1 Trafikverkets prognoser.....	33
2.2.2 Prognoser för kommersiella förutsättningar	35
2.2.3 Jämförelse av prognoserna.....	36
2.2.4 Konkurrens med flyget	37
2.3 Trafikeringsförutsättningar.....	40
2.3.1 Trafik på höghastighetsjärnvägen.....	40
2.3.2 Konkurrens och kapacitetstilldelning	48
2.3.3 Banavgifter	49
2.4 Utbyggnadsstrategi.....	49
2.4.1 Trafikeringsprinciper.....	50
2.4.2 Teknikval.....	52
2.4.3 Stationsorter	54
2.4.4 Stationslokalisering	55

2.4.5	Etapputbyggnad	58
2.4.6	Behov av ytterligare spårkapacitet.....	60
2.4.7	Arlanda och Uppsala.....	61
2.4.8	Kastrup och Köpenhamn.....	62
2.4.9	Depåer, verkstäder och andra sidosystem	62
2.4.10	Länsstyrelsernas arbete.....	63
2.5	Operatörernas behov/önskemål	64
2.5.1	Önskemål från höghastighetstågsoperatörer	64
2.5.2	Önskemål från regionala kollektivtrafikmyndigheter.....	69
2.5.3	Operatörernas lönsamhet.....	72
2.6	Risker kopplat till trafikeringen	73
2.6.1	Risker för höghastighetstågsoperatörerna.....	73
2.6.2	Risker för staten.....	75
2.6.3	Risker för kommuner och regioner	75
2.6.4	Sätt att minska och hantera riskerna.....	76
2.7	Kapacitetstilldelningsprocessen.....	77
2.7.1	Marknadstillträde	79
2.7.2	Ramavtal	81
2.7.3	Reservation	82
2.7.4	Prioritering	84
2.7.5	Operativ prioritering.....	85
2.7.6	Styrande banavgifter	86
2.8	Internationella erfarenheter	87
2.9	Överväganden.....	90
2.9.1	Syftet med höghastighetsjärnvägen	90
2.9.2	Utbyggnadsstrategi.....	92
2.9.3	Förutsättningar för kommersiell trafik	94
3	Finansiering	99
3.1	Kostnad för höghastighetsjärnvägen.....	99
3.2	Förutsättningar för statlig finansiering.....	101
3.3	Finansiering enligt huvudregeln	103
3.4	Finansieringskälla och finansieringsmetod	105

3.5	Medfinansiering från kommuner och landsting.....	107
3.5.1	Medfinansieringsbidrag.....	109
3.5.2	Förskottering.....	110
3.5.3	Kommunal upplåning.....	110
3.6	Utgångspunkter för finansieringsalternativ	112
3.7	Finansieringskällor.....	113
3.7.1	Banavgifter	114
3.7.2	Värdeåterföring av fastighetsvärdesstegring	116
3.7.3	Skatt på stationer och flygplatser	128
3.7.4	Flygskatt.....	129
3.7.5	Vägsлитageskatt.....	130
3.7.6	Brukaravgifter på väg.....	132
3.7.7	EU-bidrag	133
3.8	Finansieringsmetoder	133
3.8.1	Lån i Riksgäldskontoret	135
3.8.2	Obligationer.....	137
3.8.3	Offentlig-privat samverkan.....	138
3.8.4	Försäljning av statliga tillgångar	144
3.9	Överväganden	147
3.9.1	Finansieringskällor med koppling till höghastighetsjärnvägen	147
3.9.2	Avfärdade finansieringskällor	157
3.9.3	Medfinansiering från kommuner och landsting ..	159
3.9.4	Finansieringens fördelning över tiden.....	160
4	Konsekvenser av förslagen.....	165
4.1	Om denna konsekvensanalys – principer och analysstruktur.....	165
4.2	Konsekvenser av förslag rörande kommersiella förutsättningar	166
4.2.1	Reglering, prioritering och avtal vid kommersiell trafik	166
4.3	Anslagsfinansiering.....	170
4.3.1	Det finanspolitiska ramverket	170
4.3.2	Konsekvenser av anslagsfinansiering.....	171

4.4	Konsekvenser av förslag rörande finansieringsprinciper ...	173
4.4.1	Finansieringskällor med koppling till höghastighetsjärnvägen.....	173
4.4.2	Kommunal medfinansiering och förskottering...	182
4.4.3	Lånefinansiering	184
4.4.4	Försäljning av statliga tillgångar.....	187
4.4.5	OPS-finansiering.....	188
4.5	Statligt stöd	190
5	Ny fast förbindelse över Öresund	191
5.1	Sverigeförhandlingens direktiv	191
5.2	Regeringens proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem.....	191
5.3	Sverigeförhandlingens uppdrag till Trafikverket 2015- 02-23 med tillägg juni 2015	192
5.4	Trafikverkets rapport ”PM – om Danmarksförbindelse” daterad 30/9, 2015	193
5.5	Sverigeförhandlingens fortsatta arbete.....	194
6	Underlag till kommande infrastrukturproposition.....	195
6.1	Våra utgångspunkter	195
6.2	Förslag till åtgärder.....	196
6.2.1	Kapacitetsbehovet Järna–Stockholm, Borås– Göteborg och Lund–Malmö behöver studeras ...	196
6.2.2	Höghastighetsjärnvägens fysiska påverkan på befintliga järnvägar behöver studeras.....	197
6.2.3	Tillgänglighet till Arlanda och Uppsala	197
6.2.4	Tillgänglighet till Kastrup och Köpenhamn	198
6.2.5	Tillgänglighet till Helsingborg	198
6.2.6	Kust till kust-banan.....	199
6.2.7	Depåer och verkstäder	200
6.2.8	Vidmakthållande, robusthet, hög punktlighet	200
6.2.9	Anslutande järnvägar	201

Bilagor

Bilaga 1	Kommittédirektiv 2014:106	203
Bilaga 2	Kommittédirektiv 2014:113	219
Bilaga 3	PwC, Kommersiella förutsättningar för høghastighetståg	221
Bilaga 4	PwC, Känslighetsanalys med Trafikverkets kostnadsuppskattningar	313
Bilaga 5	Oebers, Reglering av høghastighetsjærnvæg	319
Bilaga 6	PwC, Analys av finansieringsprinciper.....	371
Bilaga 7	PwC, Analys av försäljning av statliga tillgångar	487
Bilaga 8	Beräkningar och antaganden för uppskattning av finansieringspotential	493

Sammanfattning

Uppdraget

Vi har i uppdrag att möjliggöra ett snabbt genomförande av Sveriges första höghastighetsjärnväg, som ska gå mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Den nya järnvägen kommer att knyta ihop våra tre storstadsregioner och öka kapaciteten i vårt järnvägssystem samtidigt som regioner och kommuner längs de nya järnvägssträckningarna kommer att gynnas. Utbyggnaden kommer att innebära större arbetsmarknadsregioner, ökat bostadsbyggande och fler resor och transporter på järnväg. Detta bidrar till ökad tillväxt för Sverige och ett långsiktigt hållbart transportsystem.

I vårt uppdrag ingår att ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för den nya höghastighetsjärnvägen. Vi ska också genomföra förhandlingar med berörda aktörer om lösningar för spår och stationer där järnvägen angör till respektive stad. En annan viktig del i förhandlingsuppdraget är att öka kollektivtrafikens kapacitet, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i våra tre storstäder; Stockholm, Göteborg och Malmö. Vi ska dessutom pröva förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och ingå överenskommelser för att främja cykling.

I juni 2015 överlämnades ett första delbetänkande om ett författningsförslag om värdeåterföring. Enligt direktivet ska ett andra delbetänkande inlämnas vid årsskiftet 2015/2016 innehållande en analys av dels kommersiella förutsättningar för höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö, dels möjliga finansieringsprinciper för den nya järnvägen inklusive legala förutsättningar för differentierade särskilda banavgifter. Eventuella avvikelser från gällande finansieringsprinciper för investeringar i transportinfrastruktur ska motiveras särskilt.

Syftet med höghastighetsjärnvägen

Vi bedömer att syfte och mål för den nya höghastighetsjärnvägen behöver tydliggöras. Utan tydliga syften och mål är det inte möjligt att bedöma vilken utformning och vilken etappindelning som är mest lämplig. Den tolkning vi gör av syftet med utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen är att den ska knyta de tre storstadsregionerna närmare varandra, bidra till utveckling i mellanliggande regioner och i övriga Sverige, bidra till mindre koldioxidutsläpp från trafiken och bidra till ett ökat bostadsbyggande. Utbyggnaden ska ske snabbt, maximera den samhällsekonomiska lönsamheten och vara kostnadseffektiv. Vidare anser vi att utbyggnaden

- i första hand ska möjliggöra snabb, punktlig och konkurrenskraftig ändpunktstrafik med tåg mellan Stockholm C och Göteborg C samt mellan Stockholm C och Malmö C,
- i andra hand ska möjliggöra snabb, punktlig och konkurrenskraftig storregional trafik med tåg, och
- i tredje hand ska bidra till att frigöra kapacitet på befintlig Västra och Södra stambana för en kombination av mer regionaltrafik, godstrafik och bättre punktlighet.

Vi föreslår att höghastighetsjärnvägen ska uppfylla ett antal mätbara och uppföljningsbara mål vad gäller restider, punktlighet och järnvägens marknadsandelar. Hur dessa mål bör formuleras behöver studeras ytterligare, men följande mål föreslås redan nu vara styrande:

- Tåg Stockholm C–Göteborg C utan uppehåll på mellanliggande stationer ska kunna köra sträckan på högst två timmar.
- Tåg Stockholm C–Malmö C utan uppehåll på mellanliggande stationer ska kunna köra sträckan på högst 2 timmar 30 minuter.
- Höghastighetsjärnvägen ska byggas på ett sådant sätt att de tåg som trafikerar den tekniskt sett också ska kunna nå bland annat Arlanda, Uppsala, Kastrup, Köpenhamn och Hamburg.

- Högastighetsjärnvägen ska byggas så att tillväxten sprider sig till fler orter än storstäderna, vilket ska avspeglas i bland annat ökat bostadsbyggande.
- Andelen tåg som är i tid ska på de nybyggda sträckorna uppgå till minst 98 procent.

Det är vidare vår bedömning att dessa syften och mål inte kan uppnås om högastighetsjärnvägen trafikeras av en alltför stor blandning av trafik med olika egenskaper, om kapacitetsutnyttjandet blir för stort och/eller om punktligheten inte förbättras avsevärt. Annars riskerar högastighetsjärnvägen att drabbas av liknande problem som drabbar dagens järnvägstrafik.

Detta syfte och mål avser de nybyggda sträckorna. På de befintliga sträckorna närmast de tre största städerna behövs kriterier som också innebär att annan trafik, inte minst storstädernas lokala trafik, kan fortsätta att utvecklas.

Kommersiella förutsättningar för trafik

Vi bedömer att det finns förutsättningar och intresse av att bedriva kommersiell trafik på högastighetsjärnvägen, men samtidigt att det bygger på att ett antal förutsättningar måste vara uppfyllda. Bedömningen är att det kommersiella intresset i första hand avser ändpunktsresandet och stationerna i de större städerna såsom Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås, och eventuellt någonstans mellan Jönköping och Malmö. Vi bedömer också att det finns ett kommersiellt intresse att fortsätta från Malmö till Köpenhamn.

Det faktum att det i dag bedrivs kommersiell trafik på bland annat dessa relationer, och eftersom högastighetsjärnvägen ökar resandeunderlaget, förkortar restiderna och ger bättre förutsättningar för hög punktlighet, bör förutsättningar för att driva kommersiell trafik också finnas i framtiden. Detta indikerar också utredningar och samtal med operatörer.

Övriga stationer längs högastighetsjärnvägen bedömer vi i huvudsak kommer att behöva trafikförsörjas med storregional upphandlad trafik.

Vi bedömer att de risker som finns kopplade till mängden kommersiell trafik är möjliga att hantera genom att ge operatörerna

goda förutsättningar. Om detta inte skulle visa sig räcka finns till exempel möjligheter att anpassa banavgiftsnivåerna i ett inledande skede.

Bland de förutsättningar som behöver vara uppfyllda för att intresset för kommersiell trafik ska vara tillräckligt stort är följande särskilt viktiga att lyfta fram:

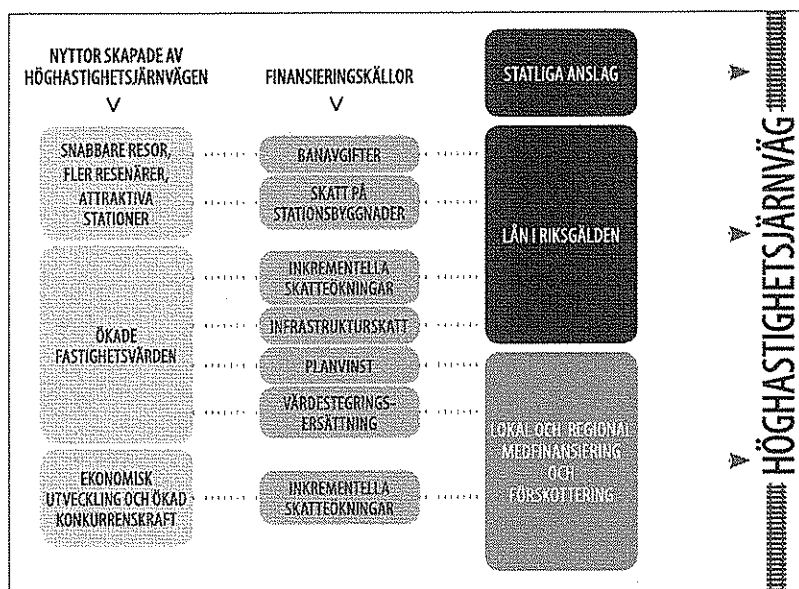
- Korta restider.
- Hög punktlighet.
- Längre framförhållning i kapacitetstilldelningen än i dag.
- Prioritering av höghastighetstågen i kapacitetstilldelningsprocessen.
- Banavgifter på en rimlig nivå.
- Strategiskt belägna depåer.

Punkterna ovan om kapacitetstilldelning och prioritering kräver ändring av svensk lag men är i enlighet med gällande EU-regelverk.

Vi anser att planeringen av utbyggnaden ska utgå från en etappindelning med fokus på att realisera investeringarna och få till stånd trafik med höghastighetståg så fort som möjligt, det vill säga i första hand prioritera färdigställande av en hel linjesträcka för höghastighetstågstrafik. Vi föreslår vidare att antalet stationer ska begränsas för att hålla nere risken för kapacitetskonflikter mellan tåg med olika genomsnittshastighet och för att begränsa kostnaderna, att antalet hopkopplingar med det övriga järnvägsnätet ska minimeras samt att utbyggnaden ska ske med en i grunden relativt konventionell teknik för att göra det möjligt för tågen på höghastighetsjärnvägen att också kunna trafikera övrigt järnvägsnät.

Finansiering

Figur 1 Föreslagna finansieringskällor



Sammantaget är vår bedömning att totalt cirka fem till tio procent av kostnaderna för höghastighetsjärnvägen kan finansieras av de intäktskällor som vi föreslår. Vår bedömning är att den kostnad som därefter återstår att finansiera, är för stor för att kunna belasta det årliga infrastrukturanslaget. Vi anser att höghastighetsjärnvägens exceptionella omfattning innebär att det är rimligt att överväga finansiering med lån som betalas tillbaka med anslag. För att minska behovet av lån anser vi att staten bör överväga att sälja tillgångar.

Trafikverket har på vårt uppdrag beräknat kostnaderna för att bygga ut höghastighetsjärnvägen Stockholm–Göteborg/Malmö. Beräkningarna har gjorts med den successiva kalkylmetoden och redovisades i en rapport i december 2015.

Kostnaderna bedöms av Trafikverket till 190–320 miljarder kronor. Siffrorna visar kostnadsintervallet för 15–85 procent sannolikhet i prisnivå 2015 (15 procent sannolikhet att projektet kan byggas för maximalt 190 miljarder kronor och 85 procent sannolikhet att

projektet kan byggas för maximalt 320 miljarder kronor). Kostnaderna är beräknade för det alternativ som Trafikverket benämner US2 (se figur 3.1).

Trafikverket har också bedömt kostnaderna för ytterligare två alternativ, US1 och US5 till 200–335 miljarder kronor respektive 200–330 miljarder kronor. Skillnaderna mellan alternativen handlar om olika sträckningar för delen Jönköping–Malmö. US2 går via Värnamo och Hässleholm, US1 är en mer västlig dragning via Helsingborg och US5 en mer östlig dragning via Växjö och Hässleholm.

Huvudregeln enligt budgetlagen är att infrastrukturinvesteringar ska finansieras med anslag över statsbudgeten, vilket innebär att kostnaden belastar statsbudgeten vid investeringstillfället. Eventuella undantag från denna huvudregel ska beslutas av riksdagen.

Enligt vårt direktiv ska vi analysera och föreslå alternativ finansiering för höghastighetsjärnvägen. Eftersom kostnaden för utbyggnaden under de år den är som mest omfattande motsvarar drygt två procent av statsbudgeten är det angeläget att möjligheterna till alternativ finansiering går igenom grundligt.

Vi bedömer att de finansieringskällor som har tydlig koppling till höghastighetsjärnvägen, det vill säga intäkter som uppstår på grund av att investeringen genomförs, bör användas till finansieringen.

Medfinansiering och förskottering från kommuner och landsting bedömer vi är möjligt för finansiering av höghastighetsjärnvägen. Vår bedömning är att medfinansiering ska baseras på de nyttor kommuner och landsting får av investeringen, och att det framförallt är ökade fastighetsvärden som är möjliga att realisera.

Vi föreslår fyra verktyg för att fånga in ökade fastighetsvärden i syfte att finansiera höghastighetsjärnväg.

Planvinst som underlag för medfinansiering, innebär att den värdeökning som höghastighetsjärnvägen bidrar med på kommunal mark, ligger till grund för kommunens medfinansiering till staten. Vi bedömer detta som en lämplig metod för värdeåterföring då den har stark koppling till höghastighetsjärnvägen och är kapitaliserbar för kommunen.

Värdestegringsersättning är en metod som föreslås i den första delrapporten från Sverigeförhandlingen, och som motsvarar en del av det som ofta kallas exploateringsbidrag. Metoden innebär att kommuner i samband med exploateringsavtal kan ingå en frivillig

och förhandlingsbaserad överenskommelse med fastighetsägare om återföring av fastighetsvärdesökning, som uppstår på grund av transportinfrastruktur som finansieras av en kommun.

Vi bedömer att metoden är lämplig att använda som grund för medfinansiering och därmed som en källa för finansiering av höghastighetsjärnvägen. Skäl för bedömningen är att tillgänglighet skapar kapitaliserbara nyttor för fastighetsägaren. Med medfinansiering baserad på dessa medel kan investeringen tidigareläggas och nyttor skapas för fastighetsägare tidigare än annars.

Vi bedömer att värdestegringsersättning framförallt kommer att vara genomförbar i ett omland motsvarande gångavstånd från stationen. I vissa lägen om det finns goda anslutande kommunikationer kan omlandet eventuellt vara större.

Inkrementella skatteökningar innebär att ökade intäkter från befintliga skatter, som uppstår av att en investering genomförs, används i finansieringen. Vi bedömer att inkrementella ökningarna från den statliga fastighetsskatten på lokaler är möjlig att använda i finansieringen av höghastighetsjärnvägen. Detta eftersom ökade fastighetsvärden är en förväntad, tydlig effekt av höghastighetsjärnvägen.

Infrastrukturskatt är en metod för att fånga de nyttor som uppstår i det befintliga fastighetsbeståndet av både bostäder, lokaler och industrier till följd av utbyggnaden av en höghastighetsjärnväg. Även när det gäller denna metod bör den infångade delen av nyttorna endast utgöra en del av den nytta som uppstår, både för att få acceptans från fastighetsägare och minska risken att det blir oattraktivt att nyttja området närmast stationerna. Av samma anledning är det viktigt att den effekt som ska beskattas är tydlig och att eventuella gränsdragningsproblem kan undvikas, till exempel att två fastigheter som liknar och ligger nära varandra beskattas olika. Vi anser därför att infrastrukturskatten bör införas i ett begränsat omland med tydlig närhet till stationen. Vi anser att skatten bör vara statlig, men att kommunerna bör ha inflytande över hur skatten tillämpas lokalt.

Vi föreslår även att finansierande banavgifter används i finansieringen. Banavgifter som betalas av operatörer på den framtida järnvägen, är den finansieringskälla som har starkast koppling till höghastighetsjärnvägen. Hur höga banavgifter som är möjliga styrs av svensk lagstiftning som grundar sig på EU-direktiv, men också av

vad som är möjligt för operatörerna att bära utan att det påverkar biljettpriser eller trafikering allt för mycket. Huvudregeln är att infrastrukturförvaltaren får ta ut marginalkostnadsbaserade avgifter, det vill säga en avgift som motsvarar den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Infrastrukturförvaltaren får också ta ut en extra avgift för utnyttjandet av överbelastad infrastruktur, för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Det finns dock möjligheter att göra undantag från huvudregeln och ta ut högre så kallade särskilda banavgifter. Det ena alternativet ger möjlighet att ta ut högre avgifter (så kallade markups), för att uppnå kostnadstäckning, om det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Avgifterna får då inte sättas så högt att något marknadssegment som annars hade kunnat trafikera järnvägen hindras från att använda infrastrukturen. En sådan möjlighet innebär att infrastrukturförvaltaren får ta ut högre avgifter på grund av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt, som ökar effektiviteten i järnvägssystemet, vilket annars inte skulle ha kommit till stånd. Höghastighetsjärnvägen uppfyller sannolikt detta krav.

I dag är stationer och flygplatser, undantagna från den statliga fastighetsskatten på lokaler. Detta trots att delar av stationerna ofta i ganska stor utsträckning rymmer kommersiella lokaler och butiker, som därmed får en konkurrensfördel gentemot verksamheter i andra lokaler tack vare den lägre skatten. Vi föreslår att skatt på de kommersiella delarna av stationer införs och att intäkterna från de tillkommande stationerna längs med den nya järnvägen används i finansieringen.

Vår bedömning är att den samlade potential som föreslagna finansieringskällor ger kan finansiera i storleksordningen fem till tio procent av kostnaden, beräknat på ett spann för kostnaderna på 190 till 335 miljarder kronor¹ samt två alternativa återbetalningstider (till 2055 respektive 2065). Då intäkterna från finansieringskällorna inte realiseras förrän efter att höghastighetsjärnvägen öppnats eller strax innan, behöver lån tas upp i Riksgäldskontoret för att på så vis överbrygga den tidsmässiga skillnaden.

¹ 15- till 85-procentsintervall för kostnaden, se avsnitt 3.1.

De övriga 90 till 95 procenten av kostnaderna kommer därmed att belasta statens budget. Storleken på investeringen gör dock att vi bedömer att dessa kostnader inte kan belasta infrastrukturanslaget. För att sprida belastningen på statens budget över tid bedömer vi att det är rimligt att överväga att staten tar upp lån i Riksgäldskontoret. Det innebär att investeringen ställs mot andra utgifter längre fram i tiden, samtidigt för dock höghastighetsjärnvägen med sig nyttor långt in i framtiden.

Fast förbindelse till Danmark

För den del av Sverigeförhandlingens uppdrag som handlar om fast förbindelse till Danmark har Trafikverket på vårt uppdrag redovisat nuvarande kunskapsläge när det gäller framtida kapacitetsbehov och hur detta kan hanteras i olika tidsperspektiv. Avsikten med detta har varit att få ett bra beslutsunderlag avseende befintlig infrastrukturs nyttjande och kapacitet, samt hur länge denna kan räcka utifrån prognos om framtida behov och utbud.

Det fortsatta arbetet inriktas på kompletterande utredningar utifrån ovanstående kunskapsinventering. Detta för att identifiera vilka åtgärder som är mest angelägna avseende fast förbindelse mellan Sverige och Danmark. I detta ingår också att ta fram gemensamma prognosmodeller för den gränsöverskridande trafiken.

Vi avser återkomma med resultat av de ovan beskrivna utredningsuppdragen under 2016. Med det underlaget bedömer vi att kontakter med danska företrädare kan tas under 2017.

Underlag till kommande infrastrukturproposition

Vår utgångspunkt för denna del av vårt uppdrag är att vi föreslår åtgärder i befintlig infrastruktur som bidrar till att ytterligare öka nyttan av höghastighetsjärnvägen, samt att detta sker som ett underlag till arbetet inför Nationell transportplan 2018–2029.

- Kapacitetsbehovet Järna–Stockholm, Borås–Göteborg och Lund–Malmö behöver studeras.
- Höghastighetsjärnvägens fysiska påverkan på befintliga järnvägar behöver studeras.
- Tillgänglighet till Arlanda och Uppsala.
- Tillgänglighet till Kastrup och Köpenhamn.
- Tillgänglighet till Helsingborg.
- Kust till kust-banan, del av.
- Depåer och verkstäder.
- Vidmakthållande, robusthet, hög punktlighet.
- Anslutande järnvägar, efter vidare utredningar av Trafikverket.