

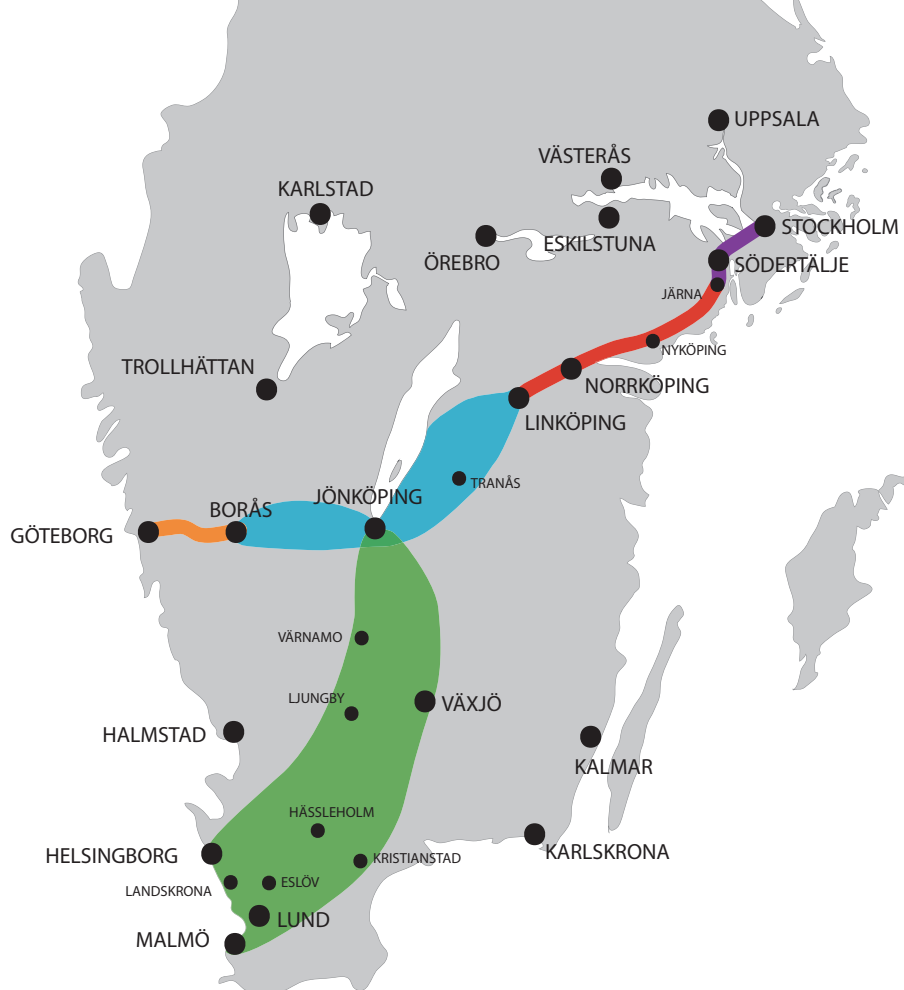
*Sammanfattning av delrapport från*

# SVERIGEFÖRHANDLINGEN

---

Höghastighetsjärnvägens finansiering och  
kommersiella förutsättningar





## *Sammanfattning av*

# Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att möjliggöra ett snabbt genomförande av Sveriges första höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/ Malmö. Vi förhandlar om en ny generation järnväg och annan infrastruktur för fler bostäder, bättre arbetsmarknad och ett hållbart resande.

Delrapporten vi nu överlämnat till regeringen innehåller en analys av de kommersiella förutsättningarna för trafikering av höghastighetsjärnvägen, möjliga finansieringsprinciper för den nya järnvägen, samt lägesrapport om fast förbindelse till Danmark och inspel till kommande infrastrukturproposition.

Det här är en sammanfattning av rapporten som går att läsa i sin helhet på Sverigeförhandlingens webbplats: [www.sverigeforhandlingen.se](http://www.sverigeforhandlingen.se).

## SYFTET MED HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄGEN

Vår tolkning 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 samt 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 mellan Stockholm och Göteborg/Malmö,
- i andra hand ska möjliggöra snabb, punktlig och konkurrenskraftig storregional trafik, 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 bland annat restider och punktlighet:

- 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.
- Höghastighetsjärnvägen 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.

## KOMMERSIELLA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR TRAFIK

Vi bedömer att det finns förutsättningar att bedriva kommersiell trafik på höghastighetsjärnvägen, men att det bygger på att ett antal förutsättningar är uppfyllda. Det kommersiella intresset bedöms i första hand avse ändpunktsresandet och de större städerna. Vi bedömer också att det finns ett kommersiellt intresse att fortsätta från Malmö till Köpenhamn.

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

De förutsättningar som krävs för kommersiell trafik är framför allt:

- 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.

## UTBYGGNADSSTRATEGI

Vi anser att planeringen av utbyggnaden ska utgå från ovanstående syfte. Det innebär att få till stånd trafik med höghastighetståg och realisera investeringarna så fort som möjligt, det vill säga i första hand prioritera färdigställande av en hel linjesträcka för höghastighetstågstrafik.

Antalet stationer anser vi ska begränsas för att hålla nere risken för kapacitetskonflikter mellan tåg med olika genomsnittshastighet samt för att begränsa kostnaderna.

Vidare föreslår vi att antalet kopplingar 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

Kostnaderna för att bygga ut höghastighetsjärnvägen bedöms av Trafikverket till 190-320 miljarder kronor för sträckningen via Värnamo respektive 200–330 miljarder kronor via Växjö (15 procent sannolikhet att projektet kan byggas för den lägre kostnaden och 85 procent sannolikhet att projektet kan byggas för den högre kostnaden).

Vi bedömer att de värden som uppstår tack vare höghastighetsjärnvägen bör användas till finansieringen. Vi bedömer att det är möjligt att få medfinansiering och förskottering från kommuner och landsting. Medfinansiering bör baseras på de nyttor kommuner och landsting får av investeringen, och det är framför allt ökade fastighetsvärden som är möjliga att realisera.

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

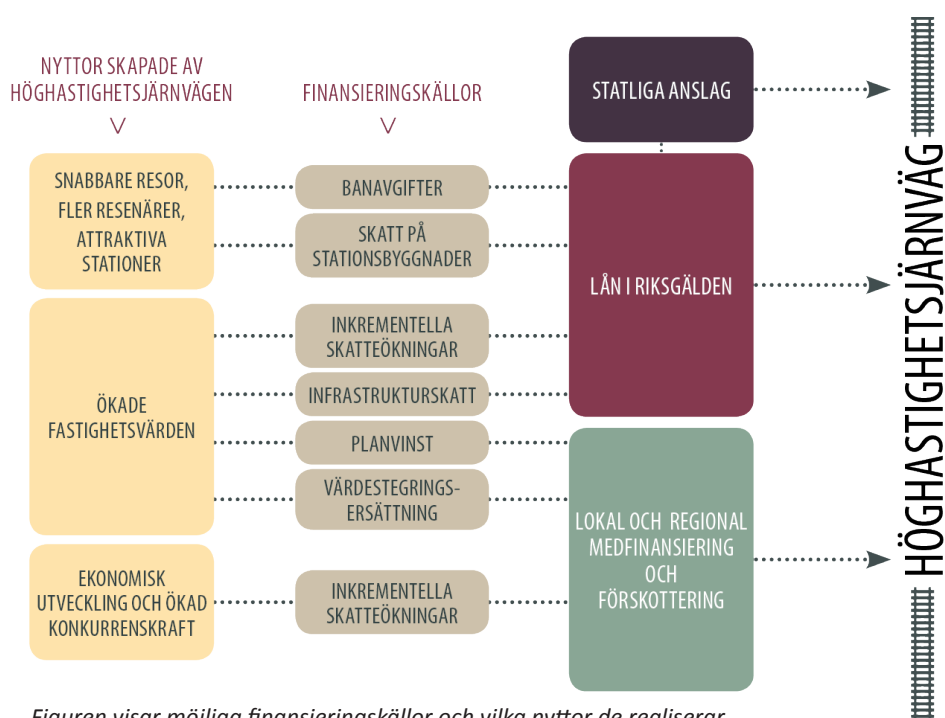
**Planvinst** innebär att den värdeökning som höghastighetsjärnvägen bidrar med på kommunal mark, ligger till grund för kommunens medfinansiering.

**Värdestegringsersättning** är en metod som föreslås i den första delrapporten från Sverigeförhandlingen. Metoden innebär att kommuner kan ingå en överenskommelse med fastighetsägare om återföring av ökade fastighetsvärden orsakade av transportinfrastruktur som kommunen finansierar. Överenskommelsen, som ingår i samband med exploateringsavtal, föreslås vara frivillig och förhandlingsbaserad.

**Inkrementella skatteökningar** innebär att ökade intäkter från befintliga skatter, som uppstår av att höghastighetsjärnvägen byggs, används i finansieringen.

**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 höghastighetsjärnvägen. Vi föreslår att infrastrukturskatten blir statlig och tillämpas i stationernas omland under ett begränsat antal år.

Vi föreslår även **finansierande banavgifter**, vilket innebär att operatörerna är med och finansierar både underhåll och investeringskostnaden för den nya järnvägen. Vidare föreslår vi att **skatt på kommersiella delar av stationer** införs, och att intäkterna från de tillkommande stationerna längs med den nya järnvägen används i finansieringen.



Figuren visar möjliga finansieringskällor och vilka nyttor de realiserar.

Vår bedömning är att den samlade potential som förslagna finansieringskällor ger kan finansiera i storleksordningen fem till tio procent av kostnaden, beräknat på ett spann för kostnaderna på 190 till 330 miljarder kronor samt två alternativa återbetalningstider (till 2055 respektive 2065). Då intäkterna från finansieringskällorna inte realiserar förrän efter att höghastighetsjärnvägen öppnats eller strax innan behöver lån tas upp i Riksgäldskontoret.

De övriga 90 till 95 procenten av kostnaderna kommer därmed att belasta statens budget. Storleken på investeringen gör 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 även för denna del. Det innebär att investeringen ställs mot andra utgifter längre fram i tiden, vilket är rimligt eftersom höghastighetsjärnvägen ger nytta långt in i framtiden. För att minska behovet av lån anser vi att staten bör överväga att sälja tillgångar.

### FAST FÖRBINDELSE TILL DANMARK

För den del av Sverigeförhandlingens uppdrag som handlar om fast förbindelse till Danmark kommer det fortsatta arbetet inriktas på att ta fram gemensamma prognosmodeller för den gränsöverskridande trafiken samt identifiera vilka åtgärder som är mest angelägna. Med detta underlag bedömer vi att kontakter med danska företrädare kan tas under 2017.

### UNDERLAG TILL KOMMANDE INFRASTRUKTURPROPOSITION

Vår utgångspunkt för vårt underlag till den kommande infrastrukturpropositionen är att vi föreslår åtgärder i befintlig infrastruktur som bidrar till att ytterligare öka nyttan av höghastighetsjärnvägen.

- Kapacitetsbehovet Järna-Stockholm, Borås-Göteborg och Lund-Malmö.
- Höghastighetsjärnvägens fysiska påverkan på befintliga järnvägar.
- Tillgänglighet till Arlanda och Uppsala, till Kastrup och Köpenhamn samt till Helsingborg.
- Del av Kust till kustbanan.
- Depåer och verkstäder.
- Vidmakthållande, robusthet, hög punktlighet.
- Anslutande järnvägar.

---

Sverigeförhandlingens uppdrag är att förhandla med kommuner och regioner om finansiering av höghastighetsjärnvägen och lösningar för spår och stationer där tågen ska in i städerna.

I uppdraget ingår också att ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för den nya höghastighetsjärnvägen. En annan viktig del i förhandlingsuppdraget är att förbättra kollektivtrafiken i våra tre storstadsregioner. Totalt ska infrastruktursatsningar runt om i Sverige möjliggöra byggandet av cirka 100 000 nya bostäder.

Vidare ska Sverigeförhandlingen analysera och pröva möjliga finansieringslösningar för Östlig förbindelse. Förhandlingen har också i uppdrag att pröva förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige, analysera behov av ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark samt ingå överenskommelser för att främja cykling.

---



[www.sverigeforhandlingen.se](http://www.sverigeforhandlingen.se)  
[twitter.com/sveforhandling](https://twitter.com/sveforhandling)