



Regeringskansliet

Yttrande remiss Delrapport av Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

Sammanfattning

Borås Stad ser positivt på att staten nu tar ett helhetsperspektiv på frågan om höghastighetsjärnvägar och att det finns en ambition om ett samlat angreppssätt för förverkligande av nya stambanor i Sverige.

Förverkligandet av höghastighetsbanorna är ett samhällsbyggnadsprojekt av mycket stor vikt för hela landets utveckling. Höghastighetsbanorna stärker landets konkurrenskraft, minskar transportsektorns klimatpåverkan samt skapar ett större utbud för människor av kultur, service och arbete genom regionförstoring.

Kommunen anser att utbyggnaden av nya stambanor är ett statligt ansvar. Av detta följer att det är staten som bör bära ansvaret att finansiera utbyggnaden av nya höghastighetsjärnvägar. Kommuner och regioner kommer få stora kostnader för genomförande av lokal och regional infrastruktur.

Borås instämmer med att för befintliga sträckor närmast de tre största städerna behövs kriterier som också innebär att annan trafik, inte minst storstädernas lokala trafik, kan fortsätta att utvecklas.

Borås anser också 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.

Avsnitt 2.4.1 Trafikeringsprinciper

För att skapa förutsättningar för effektiv och miljövänlig kollektivtrafik i den utvidgade storstadsregionen Göteborg, där Borås och dess omland ingår, krävs snabb och tät regionalstågstrafik mellan Göteborg-Borås. Det är minst kvartstrafik mellan Borås och Göteborg.

Resan mellan Borås station – Göteborg C tar högst 35 minuter. Restidskvoten är 0,8 gentemot dagens bilresa - ett viktigt mål för att tåget ska kunna konkurrera med annan trafik.

Avsnitt 2.4.3 Stationsorter

Den nya järnvägen försörjer många fler än de som bor i stråket. I Boråsregionen finns redan idag en gemensam arbetsmarknad med starka kluster och ett aktivt utbyte mellan utbildning, forskning och näringsliv. Samhällena i stråket har hög tillgänglighet till både kust, skog, storstad och landsbygd och möjliggör ett enklare och rikare vardagsliv.

Med järnvägsstationer utmed Götalandsbanan i Ulricehamn och Bollebygd stärks det hållbara regionala resandet i stråket och Boråsregionens attraktivitet ökar när arbetspendlingen i stråket Borås-Göteborg förenklas. För att få störst nytta av den nya järnvägen på regional nivå är det viktigt att även Bollebygd och Ulricehamn får stationslägen utmed Götalandsbanan. Därför är det också viktigt att dessa orter bebyggs med järnvägsstationer vilket ökar den regionala nyttoeffekten.

Det finns en risk att utbyggnaden i etappen Göteborg – Borås kommer att innebära en bättre regional trafikering än då banan är fullt utbyggd Göteborg – Stockholm. För Borås vore detta en negativ utveckling eftersom de största reseflödena utanför kommunen går Borås- Göteborg. Detta är ju Sveriges tredje största pendlingstråk och det behövs god tillgänglighet för att konkurrera med biltrafiken. Att tillgängligheten kortsiktigt förbättras men försämras på längre sikt kommer inte att accepteras.

Kapaciteten på höghastighetsjärnvägen måste studeras noga för att försäkra sig om att både det regionala och nationella resandet gynnas. En viktig fråga är huruvida två spår är tillräckligt för att klara det regionala resandet. Snabba och effektiva byten mellan tågen på Götalandsbanan och övriga tåglinjer och bussar i Borås behövs. Utöver Götalandsbanan krävs statliga investeringar i anslutande infrastruktur in till Borås i form av upprustning av övriga järnvägar och större vägar för ökad tillgänglighet och bostadsbyggande i storstadsregionen Göteborg.

Avsnitt 2.4.4 Stationslokalisering

För att på bästa sätt utnyttja denna potential behöver Götalandsbanans station i Borås på ett smidigt sätt ansluta till den befintliga järnvägens infrastruktur så att tågbyten kan ske smidigt och effektivt för alla resenärer i Sjuhäradsbygden. Bytespunkten behöver ha ett bra läge i Borås centrum som också är målpunkt för en stor del av resorna.

Borås har med sin historia som Sjuhärads mittpunkt ett utbyggt järnvägs- och vägsystem där infrastrukturen ansluter till centrala Borås och ger god tillgänglighet. Borås och de övriga orterna i Sjuhärad har utvecklats tillsammans och stationslägen på Götalandsbanan i flera orter gagnar varandra.

Varje byte mellan olika trafikslag upplevs som en stor försämring av reseupplevelsen och restidsvinsten sjunker mycket. För att motverka detta bör man ha särskild uppmärksamhet på resenärens resa dörr-till-dörr. Byten ska ha kort gång- och väntetid och upplevas som sömlösa.

För att Götalandsbanan ska få full effekt för ett hållbart resande behöver stadsutvecklingen kring stationen bygga på tankarna i det urbana stationssamhället med personintensiva verksamheter, butiker och restauranger närmast stationen och flerbostadshus. Centralortssystemet bildar en grund för en funktionell regions utveckling. Transportinfrastrukturen är ”kittet” som kopplar samman regionens platser, kontaktintensiva verksamheter bör ligga inom en radie av 500-600 meter från stationer och resecentrum, som ska finnas i städernas centrum.

Avsnitt 2.4.5 Etapputbyggnad

Borås stad förordar att etappen Stockholm-Göteborg byggs först och uppdelning Borås-Göteborg som första deletapp.

Avsnitt 2.4.6 Behov av ytterligare spårkapacitet

I betänkandet konstateras att det framförallt på sträckan Borås-Göteborg finns uttalanden från bland andra Västra Götalandsregionen om önskemål och behov av tät regional trafik. I den följande meningen står det: "Samtidigt kan det i vissa fall handla om att några enstaka ytterligare tåg under någon enstaka timme per dag kan medföra att trafiken slår igenom kapacitetstaket". Vidare skriver man "att göra extra utbyggnader för något som kanske inträffar (så kallade försvarsarbeten) är inte med säkerhet ett kostnadseffektivt sätt att använda skattemedel"

Borås Stad vill framhålla att det är felaktigt att tala om enstaka tåg som inte får plats. Det handlar istället om en kontinuerlig betydande kapacitetsbrist som med prioritet för höghastighetstågen medför att det inte kommer att kunna köras en attraktiv regiontågstrafik mellan Göteborg-Borås, vilket bl.a. Trafikverket pekat på i sina analyser. Detta framgår dessutom tydligt av Västra Götalandsregionens underlag. Borås Stad är en av flera kommuner som länge framhållit vikten av ökad kapacitet i på den nya järnvägen mellan Göteborg-Borås. Det går helt enkelt inte att köra det antal höghastighetståg som staten genom Trafikverket tror kommer att trafikera järnvägen och samtidigt köra den regiontrafik som kommuner och Västra Götalandsregionen vill köra för att få önskad regiontillväxt och ökat bostadsbyggande. När Sverigeförhandlingen i sitt förhandlingsbud plockar bort önskade stationer i Mölndal, Landvetter södra och Bollebygd minskar förstas trängseln mellan Göteborg-Borås men Borås Stad anser att den rätta vägen att gå är att istället öka kapaciteten genom ytterligare två spår närmast Göteborg på sträckan Landvetter flygplats - Almedal så att höghastighetståg och utvecklade regiontrafik kan kombineras. Med tanke på de stora satsningar som staten är beredd att förhandla om i Stockholm och i Skåne anser Borås det rimligt att bygga fyra spår in mot Sveriges andra stad Göteborg.

Avsnitt 2.6.3- 4 Risker och hantering

Genom regional och statlig upphandling av trafiken på banan kan man försäkra sig om en god regional trafik och att höghastighetstågen stannar på lämpliga stationer.

Avsnitt 3.5 Medfinansiering från kommuner och landsting

Borås stad anser att grundprincipen är att statlig infrastruktur helt skall vara statens ansvar. Detta gäller även standardförbättringar från ett grundalternativ som leder till att kommuner gynnas. Berörda kommuner får avsevärda kostnader för anslutningsinvesteringar i infrastruktur och andra investeringar till höghastighetsjärnvägen. Den samhällsekonomiska nyttan bör ses övergripande och är därför statens ansvar. Även om medfinansieringen är frivillig utsätts kommunerna i en förhandlingssituation för starka krav som kan vara svårt att stå emot. Ett tänkt resonemang kring att ökade fastighetsvärden kan vara möjligt att kapitalisera är möjligtvis hållbart i Stockholm, men svårt att kunna klara i övriga landet.

I de fall kommunen överläter mark utan ersättning för utbyggnad av spårområden, tåginfrastruktur etc. så kan detta betraktas som en del av medfinansieringen.

Avsnitt 3.5.1 Medfinansieringsbidrag

Att lämna bidrag till statlig infrastruktur innebär ovillkorligen att annan kommunal verksamhet, företrädesvis kärnverksamhet, kommer att trängas undan. Utredningen saknar analyser kring hur det kommunala inkomst- och kostnadsutjämningsystemet påverkas av kommunal medfinansiering. Att kostnaderna kan fördelas på upp till 25 år förändrar inte faktumet att kommunerna inte kan öka sina intäkter genom en medfinansiering.

Avsnitt 3.5.2 Förskottering

Förskottering från kommuner till staten vid byggande av statlig infrastruktur har mer karaktären av att kringgå statens budgetregler. Även om kommunerna skulle kunna låna direkt i Riksgälden blir det i praktiken ingen skillnad mot om staten själv lånar upp. Skulle det fortsätta extremt låga ränteläget bestå, så kan kommunal upplåning i Riksgälden få märkliga effekter, om än positiva för kommunerna, när räntan är negativ.

Avsnitt 3.7 Finansieringskällor

Givetvis skall de tågoperatörer som trafikerar höghastighetsjärnvägen betala banavgifter. Det är viktigt att finna en lämplig nivå på banavgifterna som leder till ett optimalt utnyttjande av anläggningen och högsta möjliga resande. Avgifterna kan dock inte spegla kostnaderna eftersom man då inte får ett optimalt utnyttjande. En stor del måste därför vara skattefinansierat. Lämpligt är att skatterna är styrande, som t.ex. trängselskatt.

Avsnitt 3.7.2 Värdeåterföring av fastighetsvärdesstegring

Analogt med att staten har ansvar för att bekosta statlig infrastruktur är det också rimligt att staten har rätt till värdeåterföring av nyttor som uppstått genom byggandet av statlig infrastruktur, i det här fallet höghastighetsjärnväg. Genom olika former av fastighetsskatt kan staten fånga upp värdeökningar både i befintlig bebyggelse, som är huvuddelen, och i ny bebyggelse. Fastighetsskattesatsen är lika för hela landet men skatten blir olika för beroende på skillnader i fastighetsvärden.

Även om en modell med planvinst skulle genomföras är det svårt att få en rättvisande ögonblicksbild över hur mycket nyttan av en höghastighetsjärnväg innebär inom ett visst område och hur stor vinsten skulle vara. Resonemanget gäller även andra former av värdeåterföring som värdestegringsexpropriation och värdestegringssättning.

Avsnitt 3.7.4 Flygskatt

Borås Stad ser positivt på en flygskatt som ett styrmedel för att öka efterfrågan på att resa med höghastighetståg.

Avsnitt 3.8 Finansieringsmetoder

Generationsprincipen är grundläggande för offentliga utgifter. Varje generation skall bära sina kostnader. En investering i en höghastighetsjärnväg kan troligen vara till nytta i minst 100 år framöver. Därför är det i högsta grad rimligt att lånefinansiera stora delar av höghastighetsjärnvägen. Detta kan inte anses strida mot generationsprincipen.

Avsnitt 3.8.3. Offentlig-privat samverkan

I ett så omfattande projekt som en investering i en höghastighetsjärnväg för 200-300 miljarder kronor finns troligen ingen privat motpart som är villig, och har kapacitet, att ta någon större projektrisk. Riskerna kommer förmodligen ändå att hamna hos staten. Då är det bara uppsidorna som kan hamna hos privata motparter. Det bör däremot finnas möjligheter till offentlig-privat samverkan i ett driftskede för järnvägsanläggningen. Utöver offentlig-privat samverkan vill vi också lyfta möjligheterna till bolagsbildning i samband med byggnation av höghastighetsjärnvägen.

KOMMUNSTYRELSEN

Ulf Olsson
Kommunstyrelsens ordförande

Magnus Widén
Ekonomichef