



Kommunstyrelsen

§ 30

KS.2016.0038 - 4

**Remissvar till Delrapport från Sverigeförhandlingen-
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella
förutsättningar (SOU 2016:3)**

Ärendebeskrivning

Näringsdepartementet har översänt en remiss angående finansiering och kommersiella förutsättningar för tilltänkt höghastighetsjärnväg. Remissen avhandlar förutom dessa två frågor också en beskrivning på Sverigeförhandlingens uppdrag och konsekvenser av de finansiella och kommersiella förslagen samt kortfattat om frågor kring en ny Öresundsförbindelse. Vidare beskrivs Sverigeförhandlingens relation till befintlig infrastruktur och infrastrukturproposition syftande till att höghastighetsjärnvägen ska ge maximal nytta i befintlig infrastruktur. I detta avsnitt beskrivs kapacitetskonflikter i bland annat sträckan Lund-Malmö, något som Eslövs kommun också ur flera synpunkter vill peka på som en risk för Eslövs del. Detsamma gäller trafikering och tågplats på befintlig stambana (även norr om Lund), barriäreffekter, buller och risk.

Beslutsunderlag

Delrapport: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar.

Kommunledningskontorets förslag till beslut daterat 1 mars 2016.

Beredning

Eslövs kommun är positiv till en satsning på en ny höghastighetsbana Stockholm/Malmö som sådan. Kommunen är också positiv till redogörelsen i rapporten som beskriver relevanta frågeställningar, men den lämnar inte alltid svar. Då oklarhet råder i ett antal frågor och processen för projektets inledande skeden är forcerad, önskar Eslövs kommun lämna några synpunkter och poängtera på ett par frågor som känns särskilt angelägna.

Höghastighetsjärnvägen har som främsta syfte att tillgodose ändpunktstrafiken Stockholm-Malmö. I andra hand främja storregional trafik och först i tredje hand frigöra stambanan för regional trafik, men också för mera godstrafik. De två första syftena är av begränsad nytta för Eslöv och det sista kan, fel utformat, innebära mer onyttan än nytta för Eslöv, i form av ökat gods och minskade

Justerares signatur

Utdragsbestyrkande



Kommunstyrelsen

§ 30, forts.

framtida möjligheter till storregional trafik, både i riktning norrut och söderut mot Köpenhamn.

I uppdraget ligger att öka kollektivtrafikens kapacitet, vilket Eslöv starkt ställer sig bakom. På vilket sätt detta sker är dock något svårförutsägbart, då spårtilldelningen (spårläge) samt vilka regionaltåg som eventuellt flyttas bort från befintlig stambana inte är klar i dagsläget. I den mån stambanan inte längre kommer att serva vissa regionaltåg, finns inte längre möjligheten till tågstopp för dessa i Eslöv. En överflytt av regionaltåg till ny bana frilägger visserligen kapacitet på stambanan, men det är oklart i vilken mån denna kapacitet kommer att ge en tågtilldelning av persontåg eller kanske av godståg. Det sistnämnda skulle enbart vara negativt för Eslövs kommun. Tågtilldelning och den framtida utbyggnaden av stambanan måste beaktas vid resonemang om höghastighetsbanans funktion och trafikering. Detsamma gäller det, till kontinenten, genom Skåne passerande godsets färdväg. Möjligheten till avlastning av stambanan som godsväg bör genomlysas i förhandlingen. Flaskhalsar längs stambanan har varit och fortsätter vara ett problem för Eslöv som måste beaktas vid bedömning av den nya banans förutsättningar.

Förslaget till finansiering utgår från att de intäkter som tydligt uppstår på grund av banans utbyggnad kan användas vid finansiering. Förslaget utgår från att cirka 5-10 procent kan finansieras på detta vis, framför allt genom ökade fastighetsvärden. Planvinst genom kommunal planering av egen mark, värdestegringsersättning genom exploateringsavtal kopplat till planering, inkrementella skatteökningar från befintliga fastighetsskatter, infrastrukturskatt på fastigheter samt införande av skatt på stationsbyggnader (som idag är undantagna fastighetsskatt). Dessa intäkter är alla förknippade med en relativ närhet till stationslägena. Det talas om gångavstånd från station vad gäller planvinster, och värdestegringsersättning och om omedelbar närhet till station vad gäller fastighetsskatter. Utöver detta kan ökade banavgifter tas ut från tågoperatörer.

Resterande 90 till 95 procent av den totala kostnaden, 190 till 320 miljarder kronor, avses belasta statens budget och tas upp som lån i riksgälden, och därmed belasta de inte direkt ordinarie infrastrukturanlag utan belastar statens totala låneutrymme för framtiden. Detta kan jämföras med statens totala skuld på cirka 1400 miljarder kronor. Frågan kan ställas om finansieringsmodellen med förhandlingar gentemot bland annat kommuner har sitt största värde i att bredda och fördjupa kunskapsunderlaget inför framtida beslut, snarare än att täcka kostnader. I så fall borde inte bara de kommunala nyttorna utan också

Justerares signatur

Utdragsbestyrkande



KS.2016.0038-4

Kommunstyrelsen

§ 30, forts.

onyttorna vara relevanta vid en förhandling om banans förutsättningar och samtliga kommuner som ser sig påverkade bjudas in till förhandling. Olika lösningar påverkar kommunen och kostnader för projektet på olika sätt. Exempelvis är spår förlagda ovanför markplanet på en långbro att föredra ur barriär- och bullersynpunkt i det finmaskiga och tätt befolkade och odlade landskap, som Eslövs kommun utgör. En ökad klarhet i också denna fråga är viktig för Eslövs kommuns fortsatta ställningstaganden.

Vidare skulle det kunna vara motiverat, att staten genom riksgälden tar ansvar för hela finansieringen av banan, då en förhandling med många, men inte alla parter, vilka dessutom har radikalt olika förutsättningar inte självklart ger bästa utfall. Förhandling om nyttor och onyttor borde också kunna ske med alla kommuner som ser sig berörda, för att vaska fram de bästa förutsättningarna för banans nyttooptimering.

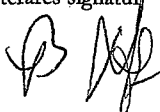

Förberedandet för förhandlingen och beslutsunderlaget kompliceras av att eventuella förutsättningar för medfinansieringen tycks tolkas på olika sätt i olika kommuner. Kommuner har beskrivit sina nyttor på olika vis och vissa inte alls. Vidare har eventuella "onyttor" inte efterfrågats som underlag till förhandlingen, trots att dessa kan vara omfattande eller i dagsläget oklara för många.

Särskilt bör i detta sammanhang också utifrån Eslövs horisont ytterligare uppmärksammas på, den kapacitetsbrist som föreligger på befintlig stambana mellan Malmö och Lund, även när fyra spår är utbyggda och i synnerhet den flaskhals som de två spåren mellan Lund C och Högevall utgör. Denna spårträngsel, i kombination med att höghastighetståg föreslås prioriteras i förhållande till lokal och regionaltåg, gör hela systemet dels sårbart vid störningar och dels ger det ytterligare svårigheter att klara robusta tidtabeller för lokal och regionaltåg längs befintlig stambana mot exempelvis Eslöv.

En lång process ligger framför oss i vilken förhandlingen enligt den metod som valts utgör en viktig del. Detta motiverar en inbjudan till fler kommuner att delta i förhandlingen. Onyttor borde ur förhandlingssynpunkt kunna behandlas på samma sätt som nyttor.

Yrkande

Henrik Wöhlecke (M) yrkar med instämmande av Janet Andersson (S) och Håkan Svensson-Sixbo (V) bifall till förslaget till beslut med ändringen av meningen " *Exempelvis är spår*

Justerares signatur 	Utdragsbestyrkande 
--	---



KS.2016-0038-4

Kommunstyrelsen

§ 30, forts.

förlagda ovanför markplanet på en långbro att föredra ...” till ”Exempelvis kan spår förlagda ovanför markplanet på en långbro vara att föredra”.

Beslut

- Kommunstyrelsen antar som svar på remissen tjänsteskrivelsen som sin egen.

Expediering

Näringsdepartementet

Justerares signatur

Utdragsbestyrkande



Kommunledningskontoret
Torsten Helander

Kommunstyrelsen

**Remissvar till delrapport Sverigeförhandlingen:
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella
förutsättningar. SOU 2016:3, N2016/00179/TIF**

Ärendebeskrivning

Näringsdepartementet har översänt en remiss angående finansiering och kommersiella förutsättningar för tilltänkt höghastighetsjärnväg. Remissen avhandlar förutom dessa två frågor också en beskrivning på Sverigeförhandlingens uppdrag och konsekvenser av de finansiella och kommersiella förslagen samt kortfattat om frågor kring en ny Öresundsförbindelse. Vidare beskrivs Sverigeförhandlingens relation till befintlig infrastruktur och infrastrukturproposition syftande till att höghastighetsjärnvägen ska ge maximal nytta i befintlig infrastruktur. I detta avsnitt beskrivs kapacitetskonflikter i bland annat sträckan Lund-Malmö, något som Eslov kommun också ur flera synpunkter vill peka på som en risk för Eslovs del. Detsamma gäller trafikering och tågplats på befintlig stambana (även norr om Lund), barriäreffekter, buller och risk.

Beslutsunderlag

Detta förslag till beslut.

Delrapport: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar.

Beredning

Eslovs kommun är positiv till en satsning på en ny höghastighetsbana Stockholm/Malmö som sådan. Kommunen är också positiv till redogörelsen i rapporten som beskriver relevanta frågeställningar, men den lämnar inte alltid svar. Då oklarhet råder i ett antal frågor och processen för projektets inledande skeden är forcerad, önskar Eslovs kommun lämna några synpunkter och poängtera på ett par frågor som känns särskilt angelägna.

Höghastighetsjärnvägen har som främsta syfte att tillgodose ändpunktstrafiken Stockholm-Malmö. I andra hand främja storregional trafik och först i tredje hand frigöra stambanan för regional trafik, men också för mera godstrafik. De två första syftena är av begränsad nytta för Eslov och det sista kan, fel utformat innebära, mer

onytta än nytta för Eslöv, i form av ökat gods och minskade framtida möjligheter till storregional trafik, både i riktning norrut och söderut mot Köpenhamn.

I uppdraget ligger att öka kollektivtrafikens kapacitet, vilket Eslöv starkt ställer sig bakom. På vilket sätt detta sker är dock något svåröversägligt, då spårtildelningen (spårläge) samt vilka regionaltåg som eventuellt flyttas bort från befintlig stambana inte är klar i dagsläget. I den mån stambanan inte längre kommer att serva vissa regionaltåg, finns inte längre möjligheten till tågstopp för dessa i Eslöv. En överflytt av regionaltåg till ny bana frilägger visserligen kapacitet på stambanan, men det är oklart i vilken mån denna kapacitet kommer att ge en tågtildelning av persontåg eller kanske av godståg? Det sistnämnda skulle enbart vara negativt för Eslövs kommun. Tågtildelning och den framtida utbyggnaden av stambanan måste beaktas vid resonemang om höghastighetsbanans funktion och trafikering. Detsamma gäller det, till kontinenten, genom Skåne passerande godsets färdväg. Möjligheten till avlastning av stambanan som godsväg bör genomlysas i förhandlingen. Flaskhalsar längs stambanan har varit och fortsätter vara ett problem för Eslöv som måste beaktas vid bedömning av den nya banans förutsättningar.

Förslaget till finansiering utgår från att de intäkter som tydligt uppstår på grund av banans utbyggnad kan användas vid finansiering. Förslaget utgår från att ca 5-10 % kan finansieras på detta vis, framför allt genom ökade fastighetsvärden. Planvinst genom kommunal planering av egen mark, värdestegringsersättning genom exploateringsavtal kopplat till planering, inkrementella skatteökningar från befintliga fastighetsskatter, infrastrukturskatt på fastigheter samt införande av skatt på stationsbyggnader (som idag är undantagna fastighetsskatt). Dessa intäkter är alla förknippade med en relativ närhet till stationslägena. Det talas om gångavstånd från station vad gäller planvinster, och värdestegringsersättning och om omedelbar närhet till station vad gäller fastighetsskatter. Utöver detta kan ökade banavgifter tas ut från tågoperatörer.

Resterande 90 till 95 % av den totala kostnaden, 190 till 320 miljarder, avses belasta statens budget och tas upp som lån i riksgälden, och därmed belasta de inte direkt ordinarie infrastrukturanslag utan belastar statens totala låneutrymme för framtiden. Detta kan jämföras med statens totala skuld på ca 1400 miljarder. Frågan kan ställas om finansieringsmodellen med förhandlingar gentemot bl.a. kommuner har sitt största värde i att bredda och fördjupa kunskapsunderlaget inför framtida beslut, snarare än att täcka kostnader. I så fall borde inte bara de kommunala nyttorna utan också onyttorna vara relevanta vid en förhandling om banans förutsättningar och samtliga kommuner som ser sig påverkade bjudas in till förhandling. Olika lösningar påverkar kommunen och kostnader för projektet på olika sätt. Exempelvis är spår förlagda ovanför markplanet på en långbro att föredra ur barriär- och bullersynpunkt i det finmaskiga och tätbefolkade och odlade landskap, som Eslövs

kommun utgör. En ökad klarhet i också denna fråga är viktig för Eslövs kommuns fortsatta ställningstaganden.

Vidare skulle det kunna vara motiverat, att staten genom riksgälden tar ansvar för hela finansieringen av banan, då en förhandling med många, men inte alla parter, vilka dessutom har radikalt olika förutsättningar inte självklart ger bästa utfall. Förhandling om nyttor och onyttor borde också kunna ske med alla kommuner som ser sig berörda, för att vaska fram de bästa förutsättningarna för banans nytto-
ptimering.

Förberedandet för förhandlingen och beslutsunderlaget kompliceras av att eventuella förutsättningar för medfinansieringen tycks tolkas på olika sätt i olika kommuner. Kommuner har beskrivit sina nyttor på olika vis och vissa inte alls. Vidare har eventuella "onyttor" inte efterfrågats som underlag till förhandlingen, trots att dessa kan vara omfattande eller i dagsläget oklara för många.

Särskilt bör i detta sammanhang också utifrån Eslövs horisont ytterligare uppmärksammas på, den kapacitetsbrist som föreligger på befintlig stambana mellan Malmö och Lund, även när fyra spår är utbyggda och i synnerhet den flaskhals som de två spåren mellan Lund C och Högevall utgör. Denna spårträngsel, i kombination med att höghastighetståg föreslås prioriteras i förhållande till lokal och regionaltåg, gör hela systemet dels sårbart vid störningar och dels ger det ytterligare svårigheter att klara robusta tidtabeller för lokal och regionaltåg längs befintlig stambana mot exempelvis Eslöv.

En lång process ligger framför oss i vilken förhandlingen enligt den metod som valts utgör en viktig del. Detta motiverar en inbjudan till fler kommuner att delta i förhandlingen. Oyttor borde ur förhandlingssynpunkt kunna behandlas på samma sätt som nyttor.

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen antar som svar på remissen denna tjänsteskrivelse som sin egen.



Eva Hallberg
Kommundirektör

Peter Juterot
tf chef tillväxtavdelningen