



Yttrande över Delrapport från Sverigeförhandlingen; Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

Göteborgs Stad har beretts tillfälle till yttrande över rubricerad delrapport och önskar lämna nedanstående synpunkter.

Övergripande synpunkter

Göteborg är kärnan i Göteborgsregionen som har en stark tillväxt, mätningar placerar regionen långt fram vad gäller framtidspotential. Det finns idag över 750 olika branscher i Göteborgsregionen som domineras av fordonsindustri och logistik men även informations- och kommunikationsteknik, läkemedelsindustri, maritima näringar samt turism och handel. Både företag och människor trivs i Göteborgsregionen. Med vårt strategiska läge, Landvetter som internationell flygplats och Skandinavien största hamn är hela världen nära. Omväxlande natur, hög levnadsstandard och goda kommunikationer ger livskvalitet. Kopplingen till Borås är en förutsättning för att nå Göteborgsregionens mål att 1,75 miljoner invånare ska omfattas av den funktionella arbetsmarknaden 2030.

Göteborgs Stad välkomnar Sverigeförhandlingens målsättning att bygga en ny stambana med kapacitet för en restid mellan Stockholm-Göteborg på två timmar. Vi anser fortsatt att en fullständig strategi för höghastighetståg i Sverige behöver inkludera förbindelsen Oslo-Göteborg-Malmö-Köpenhamn.

Utbyggnaden av nya stambanor är ett statligt ansvar som framförallt ska finansieras av staten. Den medfinansiering som Göteborgs Stad eventuellt ska bidra med måste tydligt kopplas till den lokala nyttan i Göteborgs Stad av en förstärkt och mer integrerad arbetsmarknadsregion med Mölndal, Landvetter Flygplats och Borås Stad. För Göteborgs Stad är det mycket angeläget med en stark kapacitet för den regionala tågtrafiken längs stråket.

Utifrån föreslagen rapport ser Göteborgs Stad att det finns risk för att den regionala och lokala trafikeringens trängs ut till förmån för den kommersiella trafikens behov och förutsättningar.

Föreslagen investering innebär mycket höga kostnader för samhället och Staden anser fortsatt att Sverigeförhandlingen ännu inte har kunnat visa på nyttor som motsvarar investeringsvolymerna. De samhällsekonomiska effekterna och projektets lönsamhet är fortsatt osäkra och behöver utredas vidare, vilket också gör det svårt att bedöma kommunens potentiella nyttor av investeringen.

Staden delar utredarnas bedömning om att finansieringen av en eventuell utbyggnad bör ske genom lån i Riksgälden och att höghastighetsjärnvägen ska innebära en ny stor statlig satsning på infrastrukturen utöver nuvarande nationell transportinfrastrukturplan.

Dock ser kommunen fortsatt att förslag till medfinansiering och förskottering skjuter över en finansiell risk och kostnader på kommunerna som kommer att påverka Stadens övriga ekonomi och verksamhet.

Förslagen innehåller flera verktyg/finansieringskällor som kräver förändrad lagstiftning och samtidigt både upplevs som osäkra i sin potential och realiserbarhet. Samtidigt bidrar de i relativt liten grad till den totala investeringen. Det är därmed svårt att bedöma nyttan av dessa förslag i förhållande till satsningen på höghastighetsjärnvägen. Dessutom är det oklart vilka effekter de kommer att ge utöver den direkta kopplingen till specifikt satsningen på höghastighetsjärnvägen.

Föreslagna finansieringsverktyg och lagändringsförslag behöver utredas vidare, både för att tydliggöra vilka modeller som ger bäst styrning och effekter, men även där det finns risker att de olika verktygen ”överlappar” varandra.

Kommersiella förutsättningar för trafik

De kommersiella förutsättningarna baseras på att höghastighetstrafikeringen prioriteras både vad det gäller kapacitetstilldelning, stationslägen och ändpunktstrafikering. Staden bedömer att det finns risk för att den lokala och regionala trafikeringen trängs ut och att de regionalekonomiska nyttorna därmed inte kan realiseras.

Det är därför viktigt för Göteborgs Stad att trafikeringen och kapaciteten på en ny stambana är en del av den fortsatta förhandlingen och att planeringen för höghastighetståg görs så att inte den nödvändiga lokala och regionala trafiken trängs ut.

Göteborgs Stad delar utredningens underlag om att de samhällsekonomiska effekterna och projektets lönsamhet fortsatt är osäkra och behöver utredas vidare, inte minst för att få legitimitet för ett eventuellt genomförande. Som för samtliga inblandade parter är det viktigt även för Staden att projektets utgifter hålls nere och att ett eventuellt genomförande sker på ett sätt så att nyttorna av utbyggnaden och trafikeringen uppstår så snart som möjligt.

Det är därför av stor vikt att Sverigeförhandlingen kan återkomma med mer konkreta förslag på utbyggnadsstrategi, inte minst för att ge möjlighet till kommunerna att bedöma när i tiden vissa nyttor eller funktioner uppstår. Göteborgs Stad förordar en etapputbyggnad där sträckningen Göteborg-Stockholm färdigställs i ett första skede.

Finansiering

Göteborg stad anser att utbyggnaden av nya stambanor är en viktig statlig angelägenhet som därför också ska finansieras av staten. Att belasta statsbudgeten enbart under utbyggnadstiden bedöms i allt för stor utsträckning påverka utrymmet i nationell plan, medel som inte minst behövs för att stärka upp den regionala transportinfrastrukturen. Det finns stora regionala behov som inte löses genom föreslagen höghastighets-satsning och Staden anser därför att en ny stor statlig satsning på infrastrukturen ska genomföras utöver nuvarande nivå för nationell transportinfrastrukturplan.

Kommunen delar utredningens bedömning att en riktad finansiering genom lån i Riksgälden för en eventuell utbyggnad skapar bättre förutsättningar för framdrift och kostnadseffektivitet då utgifterna inte behöver konkurrera med övriga åtgärder i nationell plan. Lånefinansiering innebär att kostnaden för att finansiera investeringen fördelas ut över en längre tidsperiod och över flera generationer, men anses rimlig då även nyttorna kommer att genereras under lång tid.

Medfinansiering och Förskottering

Utredningen slår fast att storleken på medfinansieringen ska vara i proportion till den nytta som höghastighetsbanorna beräknas ge. Staden ser dock fortsatt att det är väldigt svårt att, både för Sverigeförhandlingen och för Staden, att definiera nyttorna med höghastighetsjärnvägen. Då tidigare genomförda nyttoberäkningar har varit högst osäkra i sina resultat, flera parametrar har förändrats under resans gång, inte minst vad det gäller vilket bostadsbyggande som får eller inte får räknas med, samtidigt som trafikeringen ännu inte är definierad, är det svårt att monetärt beräkna kommunens nytta av infrastruktursatsningen.

Underlagen pekar dock fortsatt på att medfinansieringen i stora delar ska baseras på den värdestegring på mark- och fastigheter som förväntas ske med anledning av infrastruktursatsningen.

Då Staden inte delar utredningens bedömda potential kring värdestegring anser Staden att storleken på eventuell medfinansieringen i sin helhet kommer att bli ett utslag av pågående förhandlingar, där andra delar än värdestegring behöver ligga till grund för förhandlingen.

Göteborg Stad ifrågasätter det föreslagna förskotteringsupplägget som innebär att medel förskotteras utan ränta, vilket i praktiken innebär en ytterligare medfinansiering. Det kan ifrågasättas om en sådan hantering är förenlig med god ekonomisk hushållning.

Staden är medveten om att både medfinansiering och förskottering kan användas som metoder för att få en aktivare förhandlingspart och ett sätt att säkerställa parternas åtagande kring bostadsbyggande. Dock medför både uppläggen kring medfinansiering och förskottering att Staden får bära den ekonomiska risken för bland annat konjunktursvängningar och möjlig värdeåterföring. Den kommunala upplåning som kommer krävas för åtagandena medför även samhällsekonomiskt högre kostnader för projektet än en ren statlig finansiering, vilket även det kan ifrågasättas.

Staden anser därför att både storleken och de ekonomiska uppläggen behöver bli del av pågående förhandlingar.

Planvinster och Värdestegringsersättning

Redan i samband med Stadens yttrande kring författningsförslag rörande värdestegringsersättning (SOU 2015:60, ärende nr 1254/15) framhöll Staden att verktyget inte är utrett tillräckligt för att staden ska kunna göra något tydliga ställningstagande till förslaget.

De brister i underlagen som påpekades tydliggörs inte i denna rapport och ett flertal frågetecken och risker kvarstår, däribland frågeställningar kring avgränsning för området där verktyget ska tillämpas, empiriska modeller för beräkning av den specifika transportinfrastrukturens värdepåverkan och hur en redan förhandlingstung exploateringsprocess påverkas av ytterligare förhandlingsmoment.

Staden gör fortsatt bedömningen att planvinster generellt sett i storstäder inte genererar ekonomiskt överskott för kommunen. I takt med att staden växer och förtätas ökar utmaningarna att bygga nya bostäder. De markområden som kommer i fråga är oftast av komplicerad art vilket innebär höga kostnader för markberedning, konstruktioner, sanering etc. Läggs därtill stora investeringar för klimatskydd, kompletterande transportinfrastruktur och sociala satsningar är det förhållandevis få projekt som genererar överskott. Uppstår överskott behöver de täcka upp för de projekt som inte gör det.

Därmed gör Göteborg fortsatt bedömningen att den potential för planvinster som Sverigeförhandlingen baserar finansieringsförutsättningarna på, inte är realiserbar i den omfattning som förväntas.

Göteborgs Stad gör även bedömningen att verktyget för värdestegringsersättning inom ramen för exploateringsavtal är förknippat med stora osäkerheter och otydligheter som inte klarläggs i varken lagförslag eller nämnda delrapport. Staden har svårt att förutse vad förhandlingar med fastighetsägare/exploatörer ska få för utfall, vilket försvårar en långsiktig planering. Potentialen för värdeåterföring bedöms relativt låg, dels på grund av svårigheten att kunna göra någon bedömning över huvud taget gällande värdestegrings storlek och dels då verktyget fortsatt föreslås vara frivilligt.

Tillfällig infrastrukturskatt

Ur ett likabehandlingsperspektiv bedömer Staden att en tillfällig infrastrukturskatt kan vara ett alternativ för att även befintlig bebyggelse i det stationsnära området får vara med och återföra delar av den förväntade värdestegringen.

Dock anser Staden att förslaget behöver utredas vidare. Dels för att kunna göra bättre bedömningar av vilken effekt en ytterligare beskattning kan få på betalningsviljan i berört område och dels på själva konstruktionen, där även utredningen lyfter fram olika förslag. Som vanligt är det viktigt att inblandade parter i stadsutvecklingen känner till förutsättningarna i rimlig tid, varför det även i denna fråga är viktigt att välja inriktning för att minska osäkerheterna i planeringsförutsättningarna.

Även när det gäller tillfällig infrastrukturskatt anser kommunen att det är svårt att definiera vilken värdestegring som direkt kan hänföras till närheten till höghastighetsstationen och vad som beror på andra samverkande faktorer.

Övriga finansieringskällor

Göteborgs Stad anser att utredningen har belyst de möjliga finansieringskällor som står till buds och har valt att inte göra någon bedömning av de finansieringsmöjligheter som inte i någon större utsträckning påverkar kommunens planeringsförutsättningar eller direkt påverkar kommunens invånare.

Staden vill i detta sammanhang poängtera att man delar utredarnas bedömning att trängselskatten i detta läge inte ska framhållas som finansieringskälla, utan ska kopplas till lokala åtgärder för att minska trängsel och stärka kollektivtrafiken.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen antecknade Helene Odenjung (L) som yttrande en skrivelse från den 31 mars 2016, enligt bilaga A.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen antecknade Lars Hansson (SD) som yttrande en skrivelse från den 6 april 2016, enligt bilaga B.

Göteborg den 6 april 2016

GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE

Ann-Sofie Hermansson

Lina Isaksson

Yttrande angående Delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att möjliggöra ett genomförande av höghastighetsbanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Aktuell delrapport syftar till att synliggöra vilka förutsättningar det finns för att bedriva kommersiell höghastighetstrafik på föreslagna sträckningar samt ge förslag om hur en utbyggnad av höghastighetsjärnväg kan finansieras.

Liberalerna ser en uppenbar risk för att viktiga investeringar trängs undan om planerna på ska förverkligas. Sverige är i stort behov av bättre spårtrafik och av fler bostäder – men under överskådlig tid är höghastighetsbanor fel prioritering.

Grundproblemet som upplevs av många resenärer och företag är att den tågtrafik som redan finns fungerar dåligt. Statens främsta uppgift måste därför vara att säkerställa att den nuvarande tågtrafiken fungerar bättre och genomföra de projekt som redan finns i nationell plan.

Behoven av underhåll och investeringar i det befintliga järnvägsnätet i Västra Götalandsregionen stora något resenärer märker av så gott som dagligen. Trafikverket har aviserat hastighetssänkningar på i princip samtliga banor i regionen från 2017. Det är en mycket allvarlig utveckling.

Det finns flera utbyggnadsprojekt som kan ge större nytta på kortare tid och med mindre störningar. För Göteborgs del handlar det exempelvis om Götalandsbanan med sträckning från Göteborg, Landvetter flygplats, till Borås, som redan i dag finns med i nationell plan. Det är ett projekt som bör ha en högre prioritet än en ny höghastighetsstambana som inte stannar på vägen och därför inte gynnar de som bor och arbetar på skilda orter i detta stråk.

Norge-Vänerbanan behöver uppgraderas med mötesspår utmed sträckan till Halden och därmed öka kapaciteten för fem eller fler dubbelturer hela vägen Göteborg-Oslo. Västra stambanan är en av landets tyngst belastade järnvägar och behöver expandera.

När det gäller förbättrade kommunikationer mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, våra tre storstadsregioner, måste alternativet med höghastighetsbanor ställas mot det betydligt mindre resurskrävande alternativet att rusta upp stambanor, utöka antalet förbipasseringsspår samt ombyggnader som möjliggör högre hastigheter för befintliga snabbtåg. Med färre antal stopp på vägen kan tågtiderna på dessa avgångar reduceras till under tre och en halv timme Stockholm–Malmö, och två och en halv timme Göteborg–Stockholm.

En utmaning med höghastighetsbanorna är att balansera prioriteten mellan nationell trafik och lokal- och regionaltåg. Med de investeringar som vi föreslår i form av förbättringar av befintligt system och med mötesspår skapas denna balans på ett bättre och mer resurssmart sätt.

Göteborg, Västsverige och landet i övrigt behöver satsa på infrastruktur, inte minst spårtrafik. Det handlar om snabba och pålitliga tåkkommunikationer mellan våra storstäder, men i valet mellan vilka satsningar som ska göras för att uppnå det måste vi utgå från vad som ger mest nytta för skattebetalarna.

Kostnaderna för höghastighetsbanor är häpnadsväckande höga, sannolikt över 300 miljarder kronor. Det motsvarar vad staten totalt lägger på infrastrukturprojekt under 15 år. Stationer, anslutningsbanor och själva tågen är då inte medräknade. Planeringen av höghastighetsbanorna kommer att kräva stora utredningsresurser, vilket också kan stoppa eller försena andra projekt. Dessa resurser kunde användas betydligt klokare.

Sverigeförhandlingens förslag är att 90-95 procent av kostnaderna ska finansieras genom lån i Riksgälden, höjda skatter och att övriga 5-10 procent finansieras genom lokal och regional medfinansiering och förskottering. Om Göteborgs stad skulle välja att gå in i avtal om höghastigheten i förhandlingarna skulle staden belastats av medfinansiering, räntekostnader på lån både för medfinansiering och förskottering, vilket Stadsledningskontoret påpekar i sitt yttrande. I dag ser vi inte att staden kan få ut de nyttor som står i proportion till den ekonomiska belastningen eller den ekonomiska risken.

Mot den bakgrunden menar vi att de estimerade närmare 300 miljarder kronor som höghastighetsbanorna skulle kunna kosta riskerar att få långtgående konsekvenser både för staten och för ev medfinansierande kommuner, landsting och regioner.

Yttrande (SD)
Kommunstyrelsen 2016-04-06
Ärende 4.3

Yttrande om förutsättningar för höghastighetsjärnvägar

Sverigedemokraterna har varit avvaktande i frågan om en höghastighetsjärnväg, HSR. Detta medan andra partier, utan att varken vara experter eller ha all nödvändig information på bordet, har lovprisat projektet. Vi anser att ett ställningstagande till Sveriges genom tiderna största infrastrukturprojekt inte är något man bör stressa fram.

I stället har vi haft en sund skepticism; är Sverige lämpat för HSR, är det miljömässigt motiverat och är det samhällsekonomiskt lönsamt? Med tiden har bilden av ett prestigeprojekt vuxit fram, där rationella argument tyvärr har fått stryka på foten.

Att kunna resa med tåg mellan våra storstäder på två respektive två och en halv timme låter fantastiskt som idé, men flyget erbjuder redan än kortare restider samt priser som HSR troligen aldrig kommer att kunna matcha.

Om tåget trots allt skulle bli konkurrenskraftigt behöver detta inte innebära några miljöfördelar. Bara själva bygget är enormt resurskrävande och kommer att innebära allvarliga ingrepp i natur och kulturmiljö.

Dessutom leder ett eventuellt minskat flygande till ett överskott av utsläppsätter, vilket enbart innebär att utsläppen flyttar till andra sektorer.

Den största stöttestenen är dock kostnaden. Från att ha handlat om drygt 100 miljarder kronor är prislappen i dag uppemot astronomiska 320 miljarder, och vem vet vad slutnotan skulle hamna på?

Projektet har hela tiden varit utdömt samhällsekonomiskt. Man kan argumentera för att man inte alltid kan ta hänsyn till modeller och samhällsekonomisk nytta. Det stämmer: hade man enbart sett till dessa hade landsbygden varit än mer nedprioriterad. Detta är dock ett renodlat storstadsprojekt på bekostnad av nödvändiga investeringar i resten av Sverige.

Infrastrukturen är en ständigt utvecklande organism. Därför är huvudregeln att finansiera satsningar med direktanslag. Anledningen är enkel: infrastruktur är ingen engångskostnad utan kräver ständiga investeringar.

Liksom det skulle vara ohållbart att låna pengar för att betala hyra eller köpa mat kan vi heller inte göra så med infrastrukturen. Men för HSR hörs röster att avsteg måste göras, vilket med stor sannolikhet skulle tränga undan andra viktiga satsningar. En mer passande metafor än gökunge är svårt att hitta.

Ingen argumenterar för att stambanorna som byggdes för 150 år sedan var en felinvestering. Skillnaden mot då är att vi nu lever i en tid av aldrig tidigare skådad teknologisk utveckling.

Teknikgenombrott som elektrifiering av våra bilar och vägar samt autonoma fordon står för dörren, och vi har inte ens börjat se potentialen av digitaliseringen. Att då lägga alla

ägg i samma korg, för att om 20 år eventuellt få avkastning, är inte en ansvarsfull politik.

Sverigedemokraternas mål är att skapa största möjliga samhällsnytta och tillväxt i hela landet. Vi avser att utreda lönsamma investeringar i hela Sverige som är genomförbara i närtid – men som inte är begränsade till järnväg. Med i sammanhanget blygsamma summor kan man väsentligt korta restiden samt utöka kapaciteten på befintliga stambanor.

Samtidigt skulle utrymme finnas för viktiga investeringar inom såväl vägtrafik, flyg och sjöfart, både regionalt och nationellt. Allt utan att framtida generationer behöver stå med notan.

Järnvägen är viktig för Sverige, men den utgör långt ifrån all politik inom infrastrukturområdet. Alltför stort fokus har lagts på drömprojekt och luftslott, i stället för den mindre upphetsande sanningen att breda satsningar på underhåll och kapacitetshöjningar behövs.

Därför sätter vi nu ned foten och säger nej till den planerade höghastighetsjärnvägen. Vår förhoppning är att vi leder vägen för andra att komma till samma insikt.

Från Göteborgs stad påpekas i det föreslagna remissvaret flera tveksamheter. Det påpekas att lokal- och regiontrafik trängs ut till förmån för snabbtågen och att finansiella risker skjuts över på kommunerna.

Byggs inte höghastighetsbanorna kvarstår problemet med sträckan Borås-Göteborg. Delen mellan Mölnlycke och Bollebygd finns med i den nationella transportplanen. Men övriga delar måste planeras in i transportplanen.