

Susanne Ohlsson, Kommunsekreterare
Tfn: 0345-180 49
E-post: Susanne.Ohlsson@hylte.se

Kommunstyrelsen

Ordförandebeslut Yttrande höghastighetsbanornas finansiering och kommersiella förutsättningar

Beslut

Hylte kommun lämnar yttrande kring höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar till näringsdepartementet (dnr: N2016/00179/TIF).

Ärendet

Hylte kommun vill lämna ett yttrande över Sverigeförhandlingens betänkande om höghastighetsbanornas finansiering och kommersiella förutsättningar. Hylte kommun är inte en formell remissinstans, men vill ändå utnyttja möjligheten att lämna kommunens synpunkter på förslaget.

Hylte kommuns yttrande är framtaget med hjälp av kommunledningskontoret och finns som bilaga till det här beslutet.



Ronny Löfquist (S)
Kommunstyrelsens ordförande

Beslutet skickas till:

Näringsdepartementet

2016-03-30

Näringsdepartementet

Dnr. 2016 KS0133

Yttrande över Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar, SOU 2016:3

Dnr: N2016/00179/TIF

Inledning

Hylte kommun lämnar härmed yttrande över Sverigeförhandlingens betänkande om höghastighetsbanornas finansiering och kommersiella förutsättningar.

Synpunkter i sammanfattning

- Vi instämmer i formuleringarna om syfte och mål med utbyggnaden. Vi vill poängtera att även Göteborg – Malmö är en relation som behöver uppmärksammas.
- För oss är Västkustbanan viktig för kommunikation mellan Malmö och Göteborg. HNJ-banan (Halmstad-Nässjö järnväg) till Värnamo är en viktig anslutningsbana mellan Västkustbanan och den planerade höghastighetsbanan.
- Beslutade projekt i nuvarande planer får inte påverkas av de nya stambanorna.
- Vi instämmer i att höghastighetsbanorna ska finansieras på annat sätt än genom anslag i statsbudgeten. Byggandet av höghastighetsbana får inte inverka negativt på möjligheten att finansiera och genomföra andra viktiga infrastrukturprojekt i Sverige. Dessutom måste underhållsskulden arbetas av.
- Sverigeförhandlingens uppdrag bör även omfatta sträckorna in till respektive ändpunkt. Det innebär också att finansieringen av dessa sträckor ingår i uppdraget och ska finansieras på annat sätt.
- Även kostnaden för åtgärder på anslutningsbanor bör ingå i kalkylen för höghastighetsnätet och finansieras på annat sätt än genom årliga anslag i statsbudgeten.
- Trafikverket bör ges i uppdrag att, tillsammans med de regionala planupprättarna och kollektivtrafikmyndigheterna, skyndsamt utreda vilka banor som kan vara aktuella som anslutningsbanor.

- Högstighetsnätet ska förbehållas tåg med hög hastighet och ska enbart trafikeras av interregional och storregional trafik.
- Val av stationsorter behöver styras av resenärsnytta och resbehovspotential mer än av viljan till medfinansiering och bostadsbyggande.

Syfte och mål

I avsnitt 2.9 redovisas de överväganden som Sverigeförhandlingen gjort i olika avseenden. Även syfte och mål med att investera i ett höghastighetsnät redovisas. Förhandlingspersonen efterfrågar tydligare riktlinjer för det fortsatta arbetet. Vi betraktar detta avsnitt som det viktigaste i hela betänkandet. Det är ju syfte och mål som styr valen av utbyggnadsstrategi med flera strategiska ställningstaganden.

Vi instämmer i stort i förslaget till syfte och mål för utbyggnaden av nya stambanor. Betänkandet behandlar dock relationen Göteborg – Malmö knapphändigt. Vi vill betona att det i sig är en viktig reserelation mellan ändpunkterna men att det även på västkustbanan finns betydande tillväxtpotential kopplat till regional och storregional trafikering. Även landets andra och tredje städer i storlek och regionerna mellan dem måste knytas ihop med snabb tågtrafik.

De nya stambanorna ska förbehållas tåg med hög hastighet och ska enbart trafikeras av interregional och storregional trafik.

Utbyggnadsstrategi

Vi vill lägga till att utbyggnaden bör börja i ändpunkterna. Därmed menar vi också att förhandlingspersonens uppdrag bör omfatta hela sträckan in till ändpunkterna, det vill säga Stockholm C, Göteborg C och Malmö C. Skälet är att det är uppenbart att kapaciteten på dessa sträckor måste öka då de är flaskhalsar redan i nuvarande system.

Vi instämmer i att Trafikverket behöver följa den tekniska utvecklingen för byggande av höghastighetsjärnväg och även ta del av utvärderingar som troligen görs.

Det är mycket angeläget att ta fram urvalskriterier för stationsorter. De som föreslås i utredningen är bra att utgå ifrån. Det är naturligtvis också angeläget att ta fram kriterier för stationslägen.

Vi förordar att resenärsnyttan och potentiellt passagerarunderlag får väga tyngre i kriterierna än medfinansiering och bostadsbyggande.

Kommersiell trafik

Ramavtal för trafik på de nya stambanorna kan vara ett verktyg för att ge kommersiella aktörer rimlig framförhållning. Detta och andra verktyg bör prövas även på befintliga banor. Här vill vi erinra om synpunkterna gällande syftet med de nya stambanorna och att systemet för tilldelning av kapacitet ska utformas efter syftet och på ett sätt som gör att målen nås.

De förutsättningar som företrädare för den kommersiella trafiken anger som viktiga behöver tillgodoses i största möjliga utsträckning. Det måste finnas en företagsekonomisk nytta för trafiken i kombination med den samhällsekonomiska nyttan.

Finansiering

Vi är i grunden positiva till nya stambanor med hög hastighet. Farhågor kan dock resas för de konsekvenser som planering, byggande och drift av de nya stambanorna kan riskera medföra för de befintliga banorna. Vi vill därför markera att utbyggnad av nya höghastighetsbanor inte får ske på bekostnad av finansiering och genomförande av andra viktiga infrastrukturprojekt i Sverige. Dessutom finns en stor underhållsskuld att hämta in som inte längre kan skjutas på framtiden. Även om höghastighetsbanorna inklusive anslutningsbanor finansieras på annat sätt behövs därför en högre total ram för nationell plan och regionala planer.

Anslutande banor

Vi instämmer i att höghastighetsbanorna måste finansieras på annat sätt än genom årliga anslag i statsbudgeten. Vi vill också att regeringen/Sverigeförhandlingen överväger att även inkludera investeringar i anslutande banor i den del som ska finansieras på annat sätt. Skälet är att vi ser stora behov på befintliga banor, både av investeringar och medel för drift, underhåll och reinvesteringar. En höjning av hastigheten till 250 km/h på Västkustbanan skulle ytterligare öka nyttan av investeringen i nya stambanor. På samma sätt medför investeringar som resulterar i högre hastighet och kortare restid på HNJ-banan, Markarydsbanan, samt Viskadalsbanan större nytta av stationer i Värnamo, Hässleholm och Borås.

En sak som påverkar investeringskostnaden för de nya stambanorna är naturligtvis hur många delar som ingår. Förutom själva höghastighetsbanorna mellan Järna, Mölnlycke och Lund, vill vi att även anslutningsbanor och den sista delen in mot ändpunkterna ingår i kalkylen.

Vi förordar att anslutningsbanorna ingår i totalkalkylen och finansieras på annat sätt. Vilka banor som ska ingå och vilka åtgärder som ska vidtas behöver arbetas fram i samverkan mellan Trafikverket, de regionala planupprättarna och kollektivtrafikmyndigheterna.

Trafikverket bör därför ges i uppdrag att, tillsammans med de regionala planupprättarna och kollektivtrafikmyndigheterna, skyndsamt utreda vilka banor som kan vara aktuella som anslutningsbanor.