

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

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

Jönköpings kommun lämnar i detta yttrande synpunkter på överväganden och förslag som redovisas i betänkandet *Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar* (SOU 2016:3).

Övergripande synpunkter

Jönköpings kommun 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.

Jönköpings kommun anser att 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.

Syften med höghastighetsjärnvägen

I utredningen lämnas förslag till syften och mål avseende utbyggnad av en ny höghastighetsjärnväg. Prioriteringsordning såväl som de föreslagna uppföljningsbara målen fokuserar på trafiken mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Ett av de föreslagna målen rör förvisso områden utanför storstäderna, men målet berör bostadsbyggnation och inte storregional trafik och tillgänglighetsförändringar till följd av denna. Kommunen anser därför att det bör formuleras trafikeringsmål avseende de städer som föreslås få en höghastighetsstation. Målen bör röra såväl trafikeringsvolym som restid. Detta är inte minst viktigt i en situation då berörda kommuner förväntas medfinansiera och förskottera utbyggnad av höghastighetsbanan. För att regionala resor ska vara konkurrenskraftiga för daglig arbetspendling är ca 45-60 min en övre tidsgräns vilket systemet bör anpassas för.

Kommersiella förutsättningar för trafik

I utredningen beskrivs problematiken för kommunerna då det finns en risk att höghastighetstågen, trots att det finns en station, inte stannar alls eller inte stannar i den utsträckning som önskas. De kommunala nyttoberäkningarna har tagit hän-

STADSKONTORET
Besöksadress Rådhuset
Rådhusparken 1 Jönköping
kommunstyrelse@jonkoping.se
Fax diariet 036-10 57 04



**JÖNKÖPINGS
KOMMUN**

Ljuset vid Vättern

syn till ett antaget trafikeringsutbud och då förutsättningarna ändras genom exempelvis förslag till bibanor och förbigångsspår är det av stor vikt att staten tar ett ansvar för att garantera ett visst utbud av trafikering. En möjlig lösning som utredningen berör är att staten upphandlar trafiken, vilket innebär en möjlighet för staten att få kontroll över trafikutbud. Detta är något kommunen anser behöver utredas ytterligare.

Kommunen delar utredningens bedömning att det är viktigt med längre framförhållning i kapacitetstilldelning på de nya höghastighetsbanorna. Vi anser vidare att beroende av hur stationsutformningarna/lägena blir så är trafikeringsfrågan central även ur ett prioriteringsperspektiv då storregional trafik ska samsas med ändpunktstrafiken. Detta är något som bör studeras ytterligare då konsekvenserna av de olika stationsuppläggen förtydligats ytterligare.

Utbyggnadsordning

Kommunen förordar i första hand en sammanhållen utbyggnad av höghastighetsbanornas olika delar. Om detta inte är möjligt förordar kommunen att etappen Stockholm - Göteborg byggs först i en sammanhållen och snabb process. Målsättningen bör vara att Götalandsbanan är på plats senast år 2031 samt att byggnation av delen Borås – Linköping påbörjas år 2021.

Under förutsättning av att bibanor uppförs i anslutning till vissa stationer ska dessa färdigställas samtidigt som förbigångsspår färdigställs.

Finansiering

Kommunen anser att utbyggnad av höghastighetsbanor är ett statligt ansvar och därmed är det också statens ansvar att finansiera utbyggnaden av banorna. Av ovanstående följer att anslag i statsbudgeten, banavgifter samt statlig upplåning bör vara de huvudsakliga finansieringskällorna avseende byggnation av nya stambanor.

Lånefinansiering

Kommunen delar utredningens bedömning att merparten av investeringsutgiften bör finansieras genom statlig upplåning, vilket samtidigt är ett avsteg från budgetlagen som föreskriver att statliga investeringar ska finansieras med anslag i statsbudgeten. Lånefinansiering är rimlig med hänsyn till den långa planerings- och byggtiden, den mycket omfattande investeringsutgiften och investeringens långa ekonomiska livslängd. Lånefinansiering innebär att kostnaden för att finansiera investeringen fördelas ut över en längre tidsperiod och över flera generationer.

Medfinansiering

Vad gäller kommunernas medfinansiering slår utredningen fast att storleken på denna ska vara direkt proportionell mot den nytta som höghastighetsbanorna beräknas ge. Med nytta görs tolkningen att utredarna avser de nyttoberäkningar som en lång rad kommuner, regioner och landsting levererat in till Sverigeförhandlingen. Det bör i detta sammanhang påtalas att Sverigeförhandlingen, efter det att kommunen lämnat nyttoberäkningar, kompletterat information om prioriteringsordning, föreslagna stationslägen, förbigångsspår m.m. Sverigeförhandlingen har också ändrat på förutsättningarna vad gäller vilken byggnation som nyttoberäkningar ska utgå ifrån (tidpunkt för när detaljplan beslutats). Flera av ovanstående förändringar bör rimligtvis ha väsentlig påverkan på beräknade nyttor för enskilda

kommuner. I denna utredning lämnas flera förtydliganden som påverkar möjligheterna att bedriva storregional trafik på höghastighetsbanorna. Staten har ett ansvar att behandla samtliga kommuner som ska medfinansiera höghastighetsbanorna på ett likvärdigt sätt. Ovanstående talar sammantaget för att staten reviderar lämnade nyttoberäkningar och säkerställer att de så långt som möjligt bygger på gemensamma aktuella förutsättningar.

I de bud som lämnats till landets kommuner har Sverigeförhandlingen tyvärr redan frångått principen att medfinansiering ska vara proportionell mot den nytta som höghastighetsbanorna medför. Kommunen syftar på förslaget att kommuner ska överlåta mark som de äger utan ersättning i de fall marken planeras användas för spårdrift eller som arbets-/etableringsyta. Den mark som kommunen förväntas överlåta utan ersättning betingar som regel ett betydande värde. I vilken utsträckning kommuner kommer behöva tillhandahålla mark beror bland annat på storleken på kommunens totala markinnehav och planerad spårdragning. Den modell vad gäller markåtkomst som Sverigeförhandlingen introducerat i sitt bud medför sannolikt betydande variation i kommunal medfinansiering utan koppling till nytta till följd av höghastighetsbanorna. Variationen i medfinansiering beror i stället på i vilken utsträckning spår förlagts till kommunal mark och aktuell kommuns faktiska markinnehav.

Kommunen anser att intrång på kommunal mark ska marknadsvärderas och ersättas på samma sätt som för övriga markintrång till följd av byggnationen av höghastighetsbanor. Kommunen kan dock tänka sig att ersättning från staten för markintrång ska kunna flyttas fram i tiden, inflationsäkras och avräknas det belopp som kommunen ska betala till staten i form av tidigare avtalad medfinansiering.

Värdestegringsersättning och planvinster

Kommunen ställer sig mycket tveksam till möjligheterna att tillämpa värdestegringsersättningar. Enligt utredningen ska den vara frivillig och förhandlingsbaserad. Kommunen bedömer att värdestegringsersättningar är svåra att tillämpa i praktiken. Svårigheterna gäller bland annat:

- Avgränsningen av det geografiska område inom vilket värdestegringsersättning ska tillämpas
- Den stora tidsskillnaden mellan när medfinansiering ska erläggas av kommunen till staten och när exploateringsavtal sluts
- Bristfälligt empiriskt underlag i dagsläget avseende vilken påverkan en ny höghastighetsstation faktiskt har på prisbildningen på den svenska fastighetsmarknaden. Särskilt gäller detta i en situation där man inte kan beskriva vilket trafikutbud som följer av etableringen av en ny höghastighetsstation
- Problem med att upprätthålla den så kallade likabehandlingsprincipen.

Kommunen bedömer också att kommunens förhandlingsposition gentemot enskilda fastighetsägare blir förhållandevis svag. Kommunen kommer vara uppbyggd gentemot staten att leverera en viss mängd nyproducerade bostäder. Staten kommer att hålla inne återbetalning av förskottade medel så länge målsättningarna om antalet nyproducerade lägenheter inte nåtts. Utdragna förhandlingar med fastighetsägare om värdestegringsersättningar medför en uppenbar risk att en-

skilda byggprojekt försenas. Försenad byggnation medför i sin tur ökade räntekostnader för kommunen avseende de medel som förskötterats till staten. Kommunens samlade bedömning avseende värdestegringsersättning är att denna modell reellt kommer att spela en mycket liten roll vad gäller kommunens möjligheter att medfinansiera utbyggnaden av höghastighetsbanor.

Utredningen föreslår att planvinster ska utgöra underlag för kommuners medfinansiering. Detta innebär att den värdeökning som höghastighetsjärnvägen medför på kommunal mark bland annat ska användas för att medfinansiera kommunens investeringsbidrag. I vilken utsträckning kommunen kan realisera planvinsten är i hög utsträckning beroende av om kommunen redan i dagsläget äger den mark där omkringliggande bebyggelse ska uppföras. Förväntningar om förändrad markanvändning får snabbt genomslag i prisbildningen på fastighetsmarknaden.

Inkrementella skatteökningar

Beskattningen av kommersiella fastigheter tillfaller idag staten och det är därmed staten som får del av de inkrementella skatteökningar som följer av ökade taxeringsvärden i befintlig och ny bebyggelse. Eftersom taxeringsvärdets utveckling följer prisutvecklingen på fastighetsmarknaden i ett värdeområde så bör fastighetsskatten på kommersiella lokaler på några års sikt fånga in ökade mark- och fastighetsvärden.

Tillfällig infrastrukturskatt

Utredningen föreslår att en infrastrukturskatt utreds. Skatten föreslås vara statlig och är tänkt att beskatta bygggrättsvärdet på fastigheter inom ett omland runt en ny höghastighetsstation. Kommunen anser att en eventuell infrastrukturskatt urholkar möjligheterna för kommunerna att använda värdestegringsersättning ytterligare. Det finns också en uppenbar risk för att "dubbelbeskattning" på bygggrättsvärden uppstår om såväl statlig infrastrukturskatt som värdestegringsersättning ska tillämpas.

Skatt på stationsbyggnader

Kommunen delar utredningens bedömning att kommersiella ytor inom stationsbyggnader och flygplatser bör beskattas i enlighet med andra kommersiella lokaler. Kommunen finner inga rimliga motiv till varför kommersiella ytor i stationsbyggnader m.m. ska beskattas annorlunda än kommersiella lokaler i övrigt.

Banavgifter

Kommunen delar utredningens bedömning vad gäller användandet av banavgifter i syfte att finansiera utbyggnad av höghastighetsbanor. I likhet med utredningen konstaterar kommunen att banavgifterna inte får utformas på ett sådant sätt att de tränger undan stora volymer av resenärer på höghastighetsbanorna, alternativt styr över resenärer till andra transportslag.

Kommunens redovisning av bidrag till medfinansiering i statliga infrastruktur

Kommunen bedömer att kommunens medfinansiering i statlig infrastruktur redovisningsmässigt kommer att hanteras som en investering med en avskrivning på maximalt 25 år. Kommunens medfinansiering kommer därmed tas upp i balansräkning från den tidpunkt då avtal med staten ingås. Medfinansieringen kommer därefter att upplösas med enhetliga belopp under en period om maximalt 25 år. Kommunens redovisade räntekostnader till följd av medfinansieringen kommer att

belasta kommunens resultaträkning först från det tillfälle eventuella lån upptas för att finansiera kommunens medfinansiering. Belastningen på kommunens resultaträkning styrs därmed bara till en del av tidpunkten för faktisk utbetalning till staten.

Underlag till kommande infrastrukturproposition

Jönköping pekas ut som en knutpunkt i järnvägssystemet och resandet på befintliga järnvägar kommer att öka. För att sprida tillväxtmöjligheterna och få effektiva och hållbara resandeflöden är kapacitetsförbättringar på Jönköpingsbanan och Vaggerydsbanan av stor vikt.



Ann-Marie Nilsson
Kommunalråd



Carl-Johan Korsås
Stadsdirektör