



Delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3). Ert diarienummer N2016/0179/TIF

Bakgrund

Näringsdepartementet har gett Linköpings kommun möjlighet att lämna synpunkter på Sverigeförhandlingens andra delrapport. Rapporten hanterar i huvudsak tre frågor, motiv och syfte, trafikering och tillträde till banan samt finansiering. Yttrandet är uppdelat i dessa delar och inleds med ett antal övergripande synpunkter.

Övergripande synpunkter

Linköpings kommun ser fram mot att tillsammans med Sverigeförhandlingen och Trafikverket skapa ett sammanhållet trafiksystem, där höghastighetsjärnvägen är ett nytt och viktigt tillskott. Genom att samplanera effektiv lokal kollektivtrafik samt gång- och cykelåtgärder med trafiken på den nya höghastighetsjärnvägen, kan vi optimera lösningarna och få ut största möjliga nytta av investeringarna. Satsningarna blir lönsamma och kommersiellt intressanta genom en kombination av ändpunktstrafik samt snabb stor- och inomregional trafik på den nya järnvägen.

Satsningarna skapar förutsättningar för svenskt näringsliv att utvecklas liksom för ökat bostadsbyggande. Linköpings kommun har länge planerat för utvecklingen och även genomfört förberedelser inför Ostlänkens utbyggnad. Nu ser vi fram mot att staten bidrar med sina delar.

Vi konstaterar att Ostlänken, förutom att vara den första delen i ett höghastighetsystem, även löser flera av dagens kapacitetsproblem i Mälardalsregionen och bidrar starkt till Stockholms fortsatta regionförstoring. Ostlänken är redan beslutad och till stor del finansierad genom nationell transportplan för 2014 – 2025. Därför kan arbetet med Ostlänken fortsätta oberoende av utredningar om höghastighetsjärnvägens sträckning med mera i södra Sverige.

Linköpings kommun ser stora möjligheter för Sveriges utveckling om nya stambanor för höghastighetståg byggs. Höghastighetsbanorna förbättrar tillgängligheten inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. Banorna stärker landets konkurrenskraft. De ger kortare restider och bidrar därmed till regionförstoring. Med

nya stambanor ökar också kapaciteten i hela järnvägssystemet. På så sätt möjliggörs utvecklade trafikupplägg för både person- och godstrafik på befintliga banor.

Specifika synpunkter

Ändamålet

En viktig förutsättning för att skapa samsyn kring satsningarna på nya höghastighetsbanor är att vi är överens om syftet med banorna. Tydliga ambitioner är också en förutsättning för rätt ambitionsnivå både i investeringarna och kraven på trafikering. 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.

Trafikering

Effekterna av förbättrad infrastruktur uppstår först när trafikeringen blir tillräckligt attraktiv. Utifrån resonemanget om ändamål är det för Linköpings kommun viktigt att både höghastighetståg och snabba regionaltåg trafikerar i tillräcklig omfattning.

Sverigeförhandlingens slutsats är att det inte får gå för långsamma tåg på den nya banan och att det inte får vara för många stationer. Men avvägningen mellan stopp, så att resenärer kan kliva av och på, och restid är inte så enkel. Med Sverigeförhandlingens ensidiga fokus på ändpunkterna finns risken att det inte finns stationer i den omfattning som behövs för att få resenärer. Sverigeförhandlingen förslår också att hopkopplingen mellan nya och befintliga banor ska minimeras. Det försämrar möjligheterna till återställning vid störningar men också flexibiliteten i trafikering. Hur trafikeringen kommer se ut är det faktiskt ingen som riktigt vet, viket Sverigeförhandlingen mycket riktigt påpekar. Att då bygga en anläggning som begränsar operatörernas flexibilitet, i både stationsupplägg och kopplingspunkterna, uppfattar Linköpings kommun som kortsynt.

För att kunna komma överens om kommande investeringar är det viktigt att, så långt som det är möjligt, skapa trovärdighet i vilken trafikering som förväntas uppstå. Linköpings kommun menar att staten måste säkerställa att den trafikering som är utgångspunkten för nyttoanalyserna förverkligas.

Sverigeförhandlingen gör en mycket viktig insats för framtida trafikering genom att försöka hitta lösningar på tilldelningen av kapacitet. Redan idag skapar den ettåriga tilldelningen av tåglägen och prioriteringarna vid kapacitetsbrist problem. Därför behöver reglerna utvecklas så att både kommersiella aktörer och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan planera långsiktigt för sin trafik. Det är också viktigt för företag och medborgare att det finns en större säkerhet att operatörer har en långsiktig planering för sin trafikering.

Finansiering och Värdeåterföring

Sverigeförhandlingen föreslår ett antal olika instrument för att få ökade fastighetsvärden att finansiera de nya banorna. En tillfällig lokal infrastrukturskatt ska fånga befintliga fastigheters värdeökning, kommunerna ska genom frivilliga avtal med exploatörer och planvinster ta in värden från nyproduktion som ska levereras till staten i form av medfinansiering. Sammantaget är möjligheterna för värdeåterföring begränsade. Kommunen har i yttrande till Sverigeförhandlingens första utredning redogjort för sin syn på värdeåterföring. Linköpings kommun ser stora problem i konceptet. Värdeåterföring riskerar att slå orättvist mot olika exploatörer, samtidigt som den undandrar resurser för lokala åtgärder. Att göra kommunerna till mellanhand i överföringen av värdeökningar från exploatörer till staten skapar oklarheter och överför risker på kommunerna som man inte har rådighet över. Ett sätt att ändå fånga ökade värden är att låta infrastrukturskatten omfatta alla fastigheter som får ett ökat värde på grund av infrastrukturinvesteringen. Det skulle vara enklare, tydligare och rättvisare. Linköpings kommun anser att en sådan skatt ska vara statlig.

En lösning där ökade fastighetsvärden inte blandas in i eventuell kommunal medfinansiering skulle dessutom förenkla förhandlingen. Linköpings kommun menar att de investeringar som görs lokalt i form av station, kollektivtrafikanläggning, infrastruktur för gång, cykel, kollektivtrafik och bilar är förutsättningar för att höghastighetsjärnvägens nyttor ska uppstå och bör utgöra kommunernas medfinansiering. En kommunal medfinansiering av den statliga järnvägsanläggningen riskerar att tränga undan lokala investeringar.

Förslaget att likställa kommersiella lokaler i stationer med övriga lokaler skattemässigt är bra. Det innebär att förutsättningarna för kommersiella verksamheter är lika oavsett om man är lokaliserad i stationsbyggnaden eller i en byggnad bredvid.

Bostadsbyggande

I Sverigeförhandlingen förutsätts kommunerna utlova en viss mängd bostäder kopplat till förbättrad infrastruktur. Linköpings kommun har under lång tid planerat omvandling av centrala områden för att de positiva effekterna av ny järnväg ska uppstå. Kommunen är väl medvetna om sambanden mellan förbättrade kommunikationer och tillväxt, men vet också att de positiva effekterna endast uppstår om många aktörer samverkar för att skapa de rätta förutsättningarna.

Kommunerna planerar och arbetar aktivt för att möjliggöra att nya bostäder byggs. Problemet ligger dels i svårigheter att ange vilka bostäder som tillkommer på grund av att nya stambanor byggs samt dels i att externa faktorer, som kommunerna inte kan påverka, i hög grad kommer att avgöra om och när det byggs bostäder. Som påpekats ovan, planerar kommunerna för byggande av både bostäder och verksamhetslokaler. Dessutom kommer kommunerna att bygga gator och annan infrastruktur samt ställa i ordning allmänna platser av olika slag. Det är dock endast i liten omfattning som kommunerna själva bygger bostäderna och lokalerna.

Utbyggnad och systemet

Sverigeförhandlingen konstaterar att central placerade stationer är viktigt för att få de positiva effekterna i form av bostadsbyggande, totala restider mm som krävs för att nyttorna ska uppstå. Linköpings kommun instämmer i den slutsatsen och vill påstå på att det är avgörande för utvecklingen.

Linköpings kommun instämmer i resonemanget att det är viktigt att bygga en hel sträcka Stockholm – Göteborg eller Stockholm – Malmö för att få tillräckligt underlag för operatörer att investera i fordon mm och få trafik med höghastighetståg. Kommunen anser att det är viktigt att successivt starta trafik på delsträckor, allteftersom de blir klara.

Sverigeförhandlingen konstaterar att det finns behov av kompletterande investeringar utanför det nya höghastighetssystemet. Här vill Linköpings kommun särskilt peka på sträckan Järna – Stockholm C. Att Sverigeförhandlingen inte innefattar hela sträckan fram till ändpunkterna är olyckligt, då det äventyrar flera av de övergripande mål som Sverigeförhandlingen har satt upp.

Perspektivet måste vara att förstärkningen av kapacitet måste ske i den takt som behövs för att brister inte ska uppstå och att det är kapaciteten för lokal, regional och nationell trafik som ska tillgodoses. Det innebär att det inte är självklart att åtgärderna ska riktas mot höghastighetssystemet.

För Linköpings kommun

Kristina Edlund
Kommunstyrelsens ordförande

Kopia till: