

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

Lunds kommuns yttrande

Lunds kommun anser att utredningen är en bra genomgång av förutsättningarna för höghastighetsjärnväg i Sverige och de utmaningar som det innebär att införa ett nytt trafiksystem som ska komplettera och samspela med det befintliga systemet. Delrapporten utgör ett bra kunskapsunderlag, men i många fall behövs ytterligare fördjupade utredningar om bl.a. systemets utformning, trafikering, lagstiftning och finansiering.

Stockholm stad, Göteborg stad, Malmö stad, Stockholms Läns Landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne har tagit fram gemensamma ståndpunkter inför Sverigeförhandlingen vilka Lunds kommun ställer sig bakom.

1. Utbyggnaden av nya stambanor är en viktig statlig angelägenhet som ska finansieras av staten.
2. Sverigeförhandlingen ska innebära en ny stor statlig satsning på infrastrukturen **utöver nuvarande nivå för nationell transportinfrastrukturplan.**
3. Sverigeförhandlingens uppdrag är bara en del av det framtida höghastighetsnätet i Sverige. **Internationella kopplingar** till Arlanda, Oslo och Köpenhamn är en självklar del av det framtida nätet och planeringen måste redan nu inriktas på att inkludera dessa kopplingar.
4. De nya stambanorna ska vara öppna även för storstadens regionala trafik. Det är viktigt att planeringen för höghastighetståg görs så att inte den **nödvändiga lokala och regionala trafiken** trängs ut. En garanti för tåglägen bör i någon form kunna vara en del av förhandlingen.
5. Överenskommelser för storstädernas trafiksystem är en viktig del av Sverigeförhandlingen och de båda delarna i förhandlingen stödjer varandra. Besluten kring avtal för storstadsregionerna bör **dock inte vara beroende** av beslut om överenskommelser kring utbygganden av nya stambanor.
6. Storstadsregionernas kollektivtrafiksystem är ett system av flera olika trafikslag och även **åtgärder i statens spårssystem** ska vara en del av förhandlingen för storstadsregionerna.
7. **Regionförstoring** ska vara en del av Sverigeförhandlingens mål.
8. Vid uttag av **lokala och regionala brukaravgifter (ej banavgifter)** ska dessa räknas som lokal och regional medfinansiering.

9. I överenskommelser och tecknade avtal vill vi påpeka att **statens agerande** genom sina Länsstyrelser och övriga myndigheter har stor betydelse för att möjliggöra genomförande av avtalade bostadsbyggnadsprojekt.
10. Vi vill betona vikten av att avtalen inbegriper en fortsatt organisation som ger **alla parter inflytande** i genomförandet av förhandlingens resultat.
11. Principer **för riskhantering** bör vara en del av varje avtal. Risker kan avse både fördyringar i objektens kostnader samt finansiering. För avtalen kring höghastighetsbanorna ska denna risk bäras av staten, då utbyggnaden av banorna är en statlig angelägenhet.
12. Vi betonar vikten av att staten har ett ansvar för **extern dialog och kommunikation** tillsammans med region och kommun, redan tidigt i arbetet liksom i avtalens genomförande.

Syfte och mål

Det är positivt att utredningen sätter upp tydliga syften och mål för höghastighetsjärnvägen. I analyser av nyttorna med höghastighetsjärnvägen för Skåne är de största nyttorna kopplade till regionförstoring genom sammanslagning av arbetsmarknadsregioner samt förbättrad storregional snabbtrafik och regional persontågstrafik. Prioriteringsordningen för höghastighetsjärnvägens syften och mål är därför överraskande. Lunds kommun anser, liksom Region Skåne, att de regionala nyttorna bör prioriteras högre för att nå mål om bostadsbyggande samt ge arbetsmarknadsnyttor, näringslivsnyttor, klimatnyttor och sociala nyttor.

Trafikeringsförutsättningar

Trafiken vid ändpunkterna måste lösas på ett bra sätt som gynnar både höghastighetstågen och möjliggör fortsatt utveckling av storregional snabbtågstrafik, regional persontågstrafik och godstrafik. På sträckan Lund C till Malmö C och vid Malmö C förväntas kapacitetsutnyttjandet bli mycket högt trots utbyggnaden till fyra spår på större delen av sträckan. I vissa snitt uppgår kapacitetsutnyttjandet till 99 %, vilket inte är rimligt. Det är viktigt att dessa delar innefattas i Sverigeförhandlingen.

Kastrup, Köpenhamn och Hamburg

Utredningen konstaterar att det inte ingår i deras uppdrag att arbeta med höghastighetsjärnväg vidare från Malmö till Köpenhamn. Lunds kommun ställer sig bakom Region Skånes yttrande att det är olyckligt att staten inte ser kopplingen till Danmark och Europa som en naturlig del i höghastighetsbanesatsningen. Om cirka 10 år öppnar Fehmarn Bält bron och helt nya möjligheter skapas att köra snabba tåg vidare till Hamburg på cirka 5,5 timme från Stockholm. Från Malmö kommer det att ta cirka 3 timmar till Hamburg. Trafikverkets prognoser tar inte hänsyn till resor över sundet och de förväntade nyttorna av den internationella trafiken missas helt i de regionalekonomiska analyserna. Det därför är viktigt att fördjupade analyser görs av kommersiella förutsättningar och prognoser för resandeutveckling samt samhällsnyttorna av de internationella kopplingarna av höghastighetsjärnvägen.

Operatörernas och de regionala kollektivtrafikmyndigheternas behov
Utredningen gör en bra genomgång av behoven för snabb och effektiv trafik med minimering av störningar. Det är dock uppenbart att det finns risk för konkurrens mellan den interregionala höghastighetstrafiken mellan ändpunkterna och den storregionala höghastighetstrafiken med fler uppehåll och som till viss del även trafikerar anslutande banor. Dessa konflikter behöver analyseras djupare och lösas på ett sätt som minimerar de negativa samhällseffekterna. Det är viktigt att de nya banorna reserveras för tåg med minsta hastighet 250 km/h.

Trafikering

Det är tveksamt om kommunerna kan bidra med medfinansiering till höghastighetsbanan utan några garantier för framtida trafik. Om en kommun investerar i en station finns det ingen garanti för att tåg kommer att stanna vid stationen. Med de prioriteringar som föreslås i utredningen finns det en betydande risk att den regionala trafiken prioriteras ned, vilket leder till ökade kostnader. Principerna för trafikering måste utredas vidare och även vara en del i avtalen för Sverigeförhandlingen. Det är positivt att kapacitetstilldelningstiden föreslås vara minst 10 år. Det är också viktigt att principerna för tilldelning analyseras djupare och ses över så att den storregionala höghastighetstrafiken får goda möjligheter att utvecklas.

Finansiering

Höghastighetsbanan är en statlig angelägenhet som ska finansieras av staten. Kostnaderna får inte inkräkta på den normala nationella infrastrukturplanen. Utredningen innefattar en gedigen genomgång av alternativa finansieringsmöjligheter. Behoven av ny infrastruktur är stora, både nationellt, regionalt och lokalt, för att skapa en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. För att ambitionerna ska nås krävs omfattande investeringar från både staten, regioner och kommuner. Det är angeläget att Sverige hittar nya finansieringsmöjligheter för infrastrukturinvesteringar och inte bara för höghastighetsbanan. Ingen enskild finansieringskälla är tillräckligt stor för att lösa de infrastrukturbehov som finns, och det är troligt att det kommer att behövas flera nya alternativa finansieringskällor som kan användas i kombination med varandra. Infrastrukturens karaktär bör vara utgångspunkten för vilka finansierings källor som används, men man bör även utgå från de regionala och lokala förutsättningarna.

Ny fast förbindelse över Öresund

Trafikverkets rapport ”PM om Danmarksförbindelse” är en bra genomgång och beskrivning av de utredningar som gjorts avseende nya Öresundsförbindelser. Lunds kommun anser att det är av största vikt att den svenska staten tillsammans med den danska staten snarast tar fram gemensamma prognoser för resor och transporter över Öresund, vilket även har framförts i ett brev till Sverigeförhandlingen tillsammans med Region Skåne och sex andra skånska kommuner. Det är viktigt att dessa prognoser speglar både behov och potential för transporter på kort och lång sikt samt att de nya förutsättningarna med Fehrman Bält-förbindelsen beaktas i prognoserna.

Region Skåne tillsammans med de skånska kommunerna tycker även att det är bra att ett gemensamt arbete initieras mellan den svenska och danska staten för att identifiera vilka åtgärder som kan förbättra kapaciteten på Öresundsbron och dess anslutningar. På den svenska sidan har uppgradering av Öresundsbanan kring Svågertorp station lyfts fram, vilket kommer att gynna såväl höghastighetstågen som godstågen och Öresundstågen via bron samt Pågatågen mot Ystad och Trelleborg. Nya Öresundsförbindelser är inte bara en kapacitetsfråga utan fortsatt arbete bör utgå från de nyttor för näringsliv, arbetsmarknad, bostadsmarknad, restider mm som en ny infrastruktur över sundet medför.

Det är mycket positivt att Sverigeförhandlingen planerar att uppdatera uppgifter och bedömningar av HH-förbindelsen. I Skånebildens som undertecknats av Region Skåne och sju skånska kommuner finns två framtida Öresundsförbindelser med: *Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går. Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn är kopplad till utbyggnad av Köpenhamns metro.*

Det är därför viktigt att utredningen av fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör påbörjas omgående och att Öresundsmetron är en del i det fortsatta arbetet.

Yttrande från Sveriges Kommuner och Landsting

Lunds kommun ställer sig bakom Sveriges kommuner och landstings ställningstaganden att det är viktigt att satsningen på höghastighetståg inte drabbar välfärden. Lunds kommun ansluter sig till det SKL framfört i sitt yttrande avseende osäkra intäkter, bindande avtal avseende trafikering, prioritering av trafiken och osäkra lagändringar.

Osäkra intäkter. Statens argument för att kommuner ska vara med och betala för järnvägen är att den återbetalar sig. Men även om de får fler skattebetalare, behöver allmän service byggas ut och delar av den ökade skatteintäkten hamnar på annat håll genom utjämningsystemet. Kommunerna har i dagsläget endast en direkt intäktskälla från järnvägen: ökade markvärden. Kommunen får intäkten när den säljer mark eller skriver avtal om exploatering med privata markägare som ska bygga på sin mark. En studie från SKL visar dock att det är stor osäkerhet kring hur stora överskott kommunerna verkligen kan göra på exploateringar och markförsäljningar, speciellt utanför storstadsområdena. Eftersom representanter för Sverigeförhandlingen säger att kommuner ska åta sig att bygga bostäder, vill SKL också förtydliga att det inte är kommuner som bygger. Det är företag som bygger bostäder, kommuner möjliggör byggande.

Avtal måste vara bindande för samtliga parter. Det har hänt vid tidigare projekt att staten ändrat förutsättningarna efter att ett avtal om medfinansiering har slutits. Det får inte upprepas. En stor osäkerhetsfaktor i förhandlingarna som nu påbörjas är att staten inte kan garantera att tågen stannar på stationer som byggs längs järnvägen. Risken är att kommuner

betalar för en station utan tåg. Regering och riksdag måste förändra Järnvägslagen så att medfinansiering garanterat ger tågstopp.

Regional trafik måste prioriteras. Sverigeförhandlingen föreslår att trafik som går direkt mellan ändstationerna ska prioriteras när staten fastställer vilka tider på dygnet som olika sorters trafik får köra på järnvägen. Men det är den regionala trafiken som skapar nytta för flest resenärer. Som exempel förstoras arbetsregioner när människor arbetspendlar längre sträckor. Regeringen måste ta fram en strategi för Sveriges tågtrafik som höjer den regionala trafikens prioritet på våra nationella järnvägar.

Osäkert läge om lagändringar. Sverigeförhandlingen har föreslagit lagändringar för att kommuner ska kunna få tillbaka pengarna de lägger ut på höghastighetsjärnvägen på fler sätt än genom ökade markvärden. Men några beslut är ännu inte tagna nu när förhandlingarna börjar. Det gör förutsättningarna ännu mer osäkra. Staten måste skapa klarhet snarast.

För kommunstyrelsen i Lund

Anders Almgren
kommunstyrelsens ordförande



Britt Steiner
046-356398
britt.steiner@lund.se

Kommunstyrelsen

Remiss avseende delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

Sammanfattning

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att möjliggöra ett snabbt genomförande av Sveriges första höghastighetsjärnväg, som ska gå mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Den nya järnvägen kommer att knyta ihop de tre storstadsregionerna och öka kapaciteten i järnvägssystemet. Utbyggnaden kommer att innebära större arbetsmarknadsregioner, ökat bostadsbyggande och fler resor och transporter på järnväg. Detta bidrar till ökad tillväxt för Sverige och ett långsiktigt hållbart transportsystem. I uppdraget ingår att ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för den nya höghastighetsjärnvägen.

I juni 2015 överlämnades ett första delbetänkande om ett författningsförslag om värdeåterföring. Detta delbetänkande innehåller en analys av kommersiella förutsättningar för höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö samt möjliga finansieringsprinciper.

Lunds kommuns yttrande har samordnats med Region Skånes yttrande. Kommunens yttrande ska vara Sverigeförhandlingen tillhanda senast den 30 april.

Beslutsunderlag

Kommunkontorets tjänsteskrivelse 2016-03-01 Dnr KS 2016/0058
Kommunkontorets förslag till yttrande Dnr KS 2016/0058
Remiss avseende delrapport från Sverigeförhandlingen:
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar
(SOU 2016:3).

Barnets bästa

En barnkonsekvensanalys bedöms inte vara relevant i ärendet.

Ärendet

Bakgrund

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att möjliggöra ett snabbt genomförande av Sveriges första höghastighetsjärnväg, som ska gå mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Den nya järnvägen kommer att knyta ihop de tre storstadsregionerna och öka kapaciteten i järnvägssystemet. Utbyggnaden kommer att innebära större arbetsmarknadsregioner, ökat bostadsbyggande och fler resor och transporter på järnväg. Detta bidrar till ökad tillväxt för Sverige och ett långsiktigt hållbart transportsystem. I uppdraget ingår att ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för den nya höghastighetsjärnvägen.

Förhandlingar ska också genomföras med berörda aktörer om lösningar för spår och stationer där järnvägen angör till respektive stad. En annan viktig del i förhandlingsuppdraget är att öka kollektivtrafikens kapacitet, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i de tre storstäderna; Stockholm, Göteborg och Malmö. Förutsättningarna ska också prövas för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och ingå överenskommelser för att främja cykling.

Förhandlingspersonen ska lämna ytterligare en delredovisning senast den 1 juni 2016, samt slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2017.

Kommunkontorets förslag till yttrande

Kommunkontoret anser att utredningen är en bra genomgång av förutsättningarna för höghastighetsjärnväg i Sverige och de utmaningar som det innebär att införa ett nytt trafiksystem som ska komplettera och samspela med det befintliga systemet. Delrapporten utgör ett bra kunskapsunderlag, men i många fall behövs ytterligare fördjupade utredningar om bl.a. systemets utformning, trafikering, lagstiftning och finansiering.

Kommunen föreslås ställa sig bakom de gemensamma ståndpunkter inför Sverigeförhandlingen som Stockholm stad, Göteborg stad, Malmö stad, Stockholms Läns Landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne har tagit fram kring ansvarfördelning, höghastighetsdragningen och finansiering.

Lunds kommun föreslås också ansluta sig till det SKL framfört i sitt yttrande avseende osäkra intäkter, bindande avtal avseende trafikering, prioritering av trafiken och osäkra lagändringar.

Kommunkontorets förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår besluta

att översända kommunkontorets förslag till yttrande som kommunens svar till regeringskansliet

Anette Henriksson
Kommundirektör

Carin Hillåker
biträdande kommundirektör

Beslut expedieras till:
Regeringskansliet, Näringsdepartementet.



§ 143 Remiss avseende delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

Dnr KS 2016/0058

Sammanfattning

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att möjliggöra ett snabbt genomförande av Sveriges första höghastighetsjärnväg, som ska gå mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Den nya järnvägen kommer att knyta ihop de tre storstadsregionerna och öka kapaciteten i järnvägssystemet. Utbyggnaden kommer att innebära större arbetsmarknadsregioner, ökat bostadsbyggande och fler resor och transporter på järnväg. Detta bidrar till ökad tillväxt för Sverige och ett långsiktigt hållbart transportsystem. I uppdraget ingår att ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för den nya höghastighetsjärnvägen.

I juni 2015 överlämnades ett första delbetänkande om ett författningsförslag om värdeåterföring. Detta delbetänkande innehåller en analys av kommersiella förutsättningar för höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö samt möjliga finansieringsprinciper.

Beslutsunderlag

Kommunkontorets tjänsteskrivelse den 1 mars 2016.

Kommunkontorets förslag till yttrande.

Remiss avseende delrapport från Sverigeförhandlingen:

Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3).

Yrkanden

Hans-Olof Andersson (SD) yrkar att kommunstyrelsen beslutar

att översända kommunkontorets förslag till yttrande som kommunens svar till regeringskansliet.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att översända kommunkontorets förslag till yttrande som kommunens svar till regeringskansliet.

Beslut expedieras till:

Regeringskansliet - Näringsdepartementet

Kommunkontoret - strategiska utvecklingsavdelningen

Akten

Kommunstyrelsen

Plats och tid	Stadshusets sessionssal, 2016-04-06 klockan 15.00–20.50
Ledamöter	Anders Almgren (S), ordförande Ulf Nymark (MP), vice ordf Christer Wallin (M), 2:e v ordf Elin Gustafsson (S) Björn Abelson (S) Hanna Gunnarsson (V) Inga-Kerstin Eriksson (C) Torsten Czernyson (KD) Anne Landin (FNL) Hans-Olof Andersson (SD)
Tjänstgörande ersättare	Louise Rehn Winsborg (M), tjänstgör för Mats Helmfrid (M) Mia Honeth (L), tjänstgör för Philip Sandberg (L)
Ersättare	Peter Fransson (S), kl. 15.00-17.40 Yanira Difonis (MP) Mats Olsson (V) Ronny Johannessen (M), kl. 17.10-20.35 Birger Swahn (M) Mattias Horrdin (C) Christoffer Brinkåker (SD) Yumna Ramadan (FI)
Övriga	Emma Lundgren, Kommunjurist, protokollförare Anette Henriksson, Kommundirektör Karin Odhnoff, HR-direktör, kl. 15.00-16.10 Henrik Weimarsson, Ekonomidirektör, kl. 15.00-18.55
Justerare	Ulf Nymark (MP)
Paragrafer	§ 108-153
Plats och tid för justering	Rådhuset, onsdagen den 13 april 2016, kl. 09.00
Underskrifter	

Sekreterare

Emma Lundgren

Ordförande

Anders Almgren (S)

Justerare

Ulf Nymark (MP)

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ

Kommunstyrelsen

Sammanträdesdatum

2016-04-06

Paragrafer

§ 108-153

Datum då anslaget sätts upp

2016-04-13

Datum då anslaget tas ned

2016-05-06

Förvaringsplats för protokollet

Kommunkontoret/ Rådhuset

Underskrift

Emma Lundgren

Justerare

Utdragsbestyrkande