



Datum
2016-04-06
Adress
August Palms Plats 1
Diarienummer
STK-2016-82

Yttrande

Till
Näringsdepartementet

Remiss från Näringsdepartementet - Delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3) Svarstid 31 mars Anstånd beviljat till 6/4 N2016/00179/TIF

Sammanfattning

Sammanfattningsvis anser Malmö stad att:

Utbyggnaden av nya stambanor är en viktig statlig angelägenhet som ska finansieras av staten. Sverigeförhandlingen ska innebära en ny stor statlig satsning på infrastrukturen utöver nuvarande nivå för nationell transportinfrastrukturplan. 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, teknik liksom spårkapacitet är viktigt att beakta i detta avseende.

Det är viktigt att planeringen för höghastighetståg görs så att inte den nödvändiga lokala och regionala trafiken trängs ut. Regionförstoring ska vara en del av Sverigeförhandlingens mål, därför behöver regional trafikering och regionala nyttor prioriteras högre för att nå målen.

Det är bra att olika möjligheter att finansiera ny infrastruktur analyseras. Behov finns av att analyserna fördjupas avseende bland annat förutsättningar samt effekter som är svårberäknade. Detta gäller inte bara höghastighetsjärnvägen. För att hitta samverkanslösningar mellan stat och kommun mfl bör utgångspunkten vara funktionen av infrastrukturen och ej vem som är huvudman för spår eller väg/gata.

Sverigeförhandlingens bedömningar och upplägg av arbetet med en ny förbindelse över Öresund välkomnas. Att först optimera utnyttjandet av Öresundsbron med förbättrad kapacitet vid landanslutningarna samt att utveckla gemensamma trafikprognoser i Danmark och Sverige är önskvärt.

Sverigeförhandlingen måste omfatta hela sträckan och ändpunkterna, och därmed nödvändiga åtgärder på och runt station Malmö C (åtgärder på bangård och Öresundsbanan).

Yttrande

Stockholm stad, Göteborg stad, Malmö stad, Stockholms Läns Landsting, Västra Götalandsregionen och Region Skåne har tagit fram gemensamma ståndpunkter inför Sverigeförhandlingen. Flera av dessa berör innehållet i utredningen:

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.

Syftet med höghastighetsjärnvägen

Malmö stad anser att regional trafikering och regionala nyttor behöver prioriteras högre för att nå målen.

Finansiering av höghastighetsjärnväg

Malmö stad ser positivt på en höghastighetstågbyggnad i Sverige mellan storstäderna. Utbyggnaden av den södra sträckningen mellan Malmö och Jönköping bör ske parallellt med övriga delar och starta från söder. Sträckan Lund – Hässleholm är starkt kapacitetsbelastad och måste byggas så snart som möjligt oavsett satsningen på höghastighetsbana.

Utbyggnaden är ett alltigenom nationellt projekt som staten ska vara huvudman för. Malmö stads ståndpunkt är därför att det är viktigt att slå fast principen att staten fullt ut ska vara ansvarig för finansiering av höghastighetsbanans utbyggnad.

Utredning av alternativa finansieringsformer

I delrapporten görs en bred inventering av alternativa finansieringsformer. Malmö stad anser att det är bra att olika möjligheter att finansiera ny infrastruktur analyseras, men ser behov av att analyserna fördjupas avseende bland annat förutsättningar samt effekter som är svårberäknade.

Höghastighetsbanan är en statlig angelägenhet som ska finansieras av staten. Finansieringen får inte inkräkta på den normala nationella infrastrukturplanen. Behoven av ny infrastruktur är stora, både nationellt, regionalt och lokalt för att skapa en ekonomisk, social och miljömässig 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 generellt sett och inte bara för höghastighetsbanan.

En tillfällig infrastrukturskatt kan vara ett intressant alternativ att vidare analysera som ett komplement till värdeåterföring. En annan aspekt att analysera vidare bör vara finansieringskällornas lämplighet i förhållande till olika typer av infrastrukturobjekt. Staten bör ta initiativ till en sådan utredning och bjuda in lokala och regionala aktörer till samverkan. Malmö stad bidrar gärna i ett sådant fortsatt utredningsarbete.

För att hitta samverkanslösningar mellan stat och kommun m.fl. vill Malmö stad poängtera att utgångspunkten bör vara funktionen av infrastrukturen och ej vem som är huvudman för spår eller väg/gata.

Delrapportens inventerade alternativ spänner över ett brett spektrum, från brukaravgifter, olika sätt att ta tillvara ökade fastighetsvärden till rent fiskala lösningar. Malmö stad lämnar i det följande principiella synpunkter på alternativ som utgår från exploatering och ökade fastighetsvärden.

Planvinst

Planvinst som underlag för medfinansiering innebär enligt delrapporten att den värdeökning som höghastighetsjärnvägen bidrar med på kommunal mark kan läggas till grund för kommunens medfinansiering till staten. Malmö stad har följande synpunkter på förslaget:

Att det ekonomiska värde som kan frigöras i samband med planläggning, exploatering och avyttring alternativt upplåtelse av kommunalt ägd mark används för att skapa finansieringsutrymme för angelägna kommunala investeringar är sedan länge vanligt förekommande och principiellt okomplicerat: kommunen har rådighet över marken, besitter själva det s k planmonopolet och avgör genom det kommunala självstyret hur kommunala investeringar ska prioriteras. Förslaget om planvinst som finansieringskälla är därför ett naturligt inslag i en bred kartläggning av möjliga finansieringskällor vad gäller t ex lokal infrastruktur.

Värdestegringsersättning

En delrapport med förslag till modell för värdestegringsersättning har tidigare presenterats av Sverigeförhandlingen Sammanfattningsvis lämnade Malmö stad följande synpunkter i sitt yttrandet över delrapporten:

"Malmö stad ställer sig positiva till delrapportens förslag till dels ändringar i plan- och bygglagen vad gäller möjlighet till värdeåterföring genom exploateringsavtal och dels ändring i lagen om vissa kommunala befogenheter vad gäller kommuners och landstings möjlighet till medfinansiering till byggande av väg och järnväg.

Kommunen anser emellertid att föreslagen modell för värdeåterföring genom exploateringsavtal bedöms ha begränsad användbarhet i samband med genomförande av infrastrukturprojekt i befintlig stadsstruktur där exploatering sker genom omvandling och förtätning av sedan tidigare bebyggda områden. En betydande del av värdeökningen tillfaller i denna del sannolikt det befintliga fastighetsbeståndet varför en modell bör studeras som hanterar såväl exploatering som befintlig bebyggelse.

En annan aspekt är att exploateringsavtal med värdeåterföring som grundregel bara föreslås kunna ingås under en begränsad period – från det att infrastrukturprojektet är tillräckligt konkretiserat och dess genomförande kan anses säkerställt – till det att åtgärder avseende infrastrukturobjektet vidtagits. Detta leder till att en stor del av exploateringarna, som kan tillgodogöra sig eventuell värdeökning till följd av infrastrukturprojektet, inte kan göras till föremål för värdeåterföring.

Vid etappvis utbyggnad finns dock möjlighet enligt 6 kap 42§ PBL att teckna exploateringsavtal för åtgärder som redan vidtagits. Det bör med anledning av förslaget till modell för värdeåterföring förtydligas i vilken mån det är förenligt med begreppet etappvis utbyggnad enligt 6 kap 42§ PBL att anta riktlinjer om värdeåterföring enligt 6 kap 39§ PBL för en infrastruktuursatsning som berör stora delar av en kommun. Om så inte är fallet bör föreslagen modell omarbetas så att värdeåterföring möjliggörs även för exploateringar där detaljplan och exploateringsavtal tas fram efter det att åtgärder avseende infrastrukturprojektet vidtagits.

Sammantaget bedömer Malmö stad att föreslagen modell för värdeåterföring skulle få begränsad användbarhet i samband med Malmös fortsatta utveckling där utbyggnad enligt översiktsplanen för Malmö förutsätts

ske i huvudsak genom omvandling och förtätning inom ramen för redan befintlig stadsstruktur”.

Tillfällig lokal infrastrukturskatt

Infrastrukturskatt är enligt delrapporten en metod för att fånga upp nyttor som uppstår i det befintliga fastighetsbeståndet av både bostäder, lokaler och industrier till följd av utbyggnaden av en höghastighetsjärnväg. Malmö stad har följande synpunkter på förslaget:

En generell avgift eller skatt har flera fördelar:

- Värdeökning för alla fastigheter, såväl bebyggda som obebyggda, fångas upp.
- Metoden är inte bara kopplad till värdeökning i samband med planläggning och exploatering.
- Metoden är generell och inte beroende av utfallet av enskilda förhandlingar.
- Skatt kan tas ut under en längre period, även efter det att infrastrukturen byggts ut
- Potentialen av en infrastrukturskatt är kalkylerbar och dess potential som medfinansieringskälla kan därmed förutses.

En tillfällig lokal infrastrukturskatt får därför bedömas vara den mest effektiva och rättvisaste metoden när det gäller att fånga upp lokala ökning av fastighetsvärden som finansieringskälla. En betydande nackdel är dock, som framförs i delrapporten, att det kan vara svårt att hitta en naturlig avgränsning av område för skatteuttag. Å andra sidan förekommer områdesindelning sedan länge i skattesammanhang i samband med fastighetstaxering där skiktavgränsningarna med skarp avgränsning läggs fast.

Även om staten fattar beslut om ramar för skattens uttagande bör intäkterna infalla den kommunala budgeten i paritet med dagens fastighetsavgift.

En samlad bedömning bör göras av finansieringsmetoderna utifrån hur de påverkar produktionskostnader för bostäder och bostadsmarknaden generellt.

Ny fast förbindelse över Öresund

Malmö stad välkomnar Sverigeförhandlingens bedömningar och upplägg av arbetet med en ny förbindelse över Öresund. Att först optimera utnyttjandet av Öresundsbron med förbättrad kapacitet vid landanslutningarna på dansk och svensk sida ligger i linje med de synpunkter som Malmö stad tidigare framfört till Sverigeförhandlingen (behov av spåråtgärder på Öresundsbanan). Detta kommer att gynna såväl höghastighetstågen som godstågen och Öresundstågen via bron samt Pågatågen mot Ystad och Trelleborg och Kontinentalbanan.

Arbetet med att anpassa de svenska och danska analysmetoderna och data med avseende på resandet och transporter över Öresund är förutsättning enligt Malmö stad. Samverkan brister på detta område idag. 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 Bältförbindelsen beaktas i prognoserna. Malmö stad och Köpenhamns kommun har arbetat en

del med prognoser och analysmetoder inom ramen för första fasen av det EU-finansierade projektet om en Öresundsmetro. För närvarande pågår fas 3 av Öresundsmetron med Malmö stad som leading part och Köpenhamns kommun som projektpartner.

Malmö stad ser positivt på Sverigeförhandlingens planerade kontakter med danska beslutsfattare och vill poängtera vikten av att regeringarna i Sverige och Danmark bör ta initiativ till en gemensam infrastrukturkommission. Malmö stad anser att det viktiga gränsregionala samarbetet och resandet till Köpenhamn, Köpenhamns flygplats och östra Själland behöver utredas och beaktas mycket tydligare på nationell nivå och inom ramen för både Sverigeförhandlingen och den ordinarie nationella infrastrukturplaneringen.

Underlag till kommande infrastrukturproposition

Sverigeförhandlingens utgångspunkt för denna del av uppdraget är att Sverigeförhandlingen föreslår åtgärder i befintlig infrastruktur som bidrar till att ytterligare öka nyttan av höghastighetsjärnvägen, samt att detta sker som ett underlag till arbetet inför Nationell transportplan 2018-2029. Bland annat så lyfts följande:

- att kapacitetsbehoven Lund-Malmö behöver studeras
- att höghastighetsjärnvägens fysiska påverkan på befintliga järnvägar behöver studeras
- tillgängligheten till Kastrup och Köpenhamn
- anslutande järnvägar, efter vidare utredningar av Trafikverket.

Malmö stad konstaterar att de av Malmö stad tidigare framförda synpunkterna om viktiga förutsättningar för höghastighetsjärnvägens konkurrenskraft och internationell tillgänglighet, att fortsätta mot Copenhagen Airport och Köpenhamn liksom till Arlanda, lyfts. Malmö stad konstaterar även att Sverigeförhandlingen lyfter att kapacitetsbehoven Lund-Malmö behöver studeras. Detta är för Malmö stad mycket angelägna frågor, som Malmö stad lyft i sitt kunskapsunderlag till Sverigeförhandlingen.

För att hela trafiksystemet ska bli effektivt och pålitligt krävs spåråtgärder vid Malmö C bangård och Öresundsbanan för att säkra kapaciteten. Det är dessutom viktigt att noga studera kapacitetsutnyttjandet på Södra stambanans framtida fyra spår mellan Malmö och Lund och skaffa beredskap för ytterligare åtgärder om kapacitetsutnyttjandet blir för högt. Då kan undanträngningseffekter av annan tågtrafik undanröjas. I annat fall skulle konsekvenser vara mycket olyckliga för den viktiga regionala pendlingen till och från Malmö. Det är avgörande att höghastighetstågstrafik kan samspela med lokal och regional tågtrafik, samt storregional snabbtågstrafik och godstrafik på ett bra sätt.

Därför måste åtgärder på Malmö C och Öresundsbanan, som är en del av höghastighetsbanans funktion, ingå i statens satsning på höghastighetsjärnväg och finansieras sammanhållet med de nya banorna inom ramen för Sverigeförhandlingen. Sverigeförhandlingens uppdrag och dess avtal måste alltså innefatta hela sträckan och ändpunkterna med nödvändiga åtgärder i/på och runt station Malmö C enligt vad som framförts i stycket ovan.

Ordförande

.....
Karin Stjernfeldt Jammeh
.....

Sekreterare

.....
Pia Kanold
.....