

Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se

Remissvar avseende Sverigeförhandlingens delrapport – Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

Sammanfattning

Nyköpings kommun är överens med Sverigeförhandlingen om att syfte och mål med den nya stambanan behöver tydliggöras och att det krävs ett balanserat mål mellan regional och nationell utveckling och att järnvägen ses som en del av ett större system. Det är också av yttersta vikt att trafikeringen på banan tillgodoser regional pendling och nationell långväga trafik. Som ett första steg bör Ostlänkens planering fortgå och byggas enligt gällande tidplan.

Nyköpings kommun menar att det vore mer effektivt om staten hanterade den eventuella värdeökning som sker vid utbyggnaden av järnvägen med de verktyg som staten tillhandahåller och styr över. Då behöver inte kommunen bli mellanhand och hanterar riskerna och det behöver inte belasta den kommunala kärnverksamheten.

Det är också av yttersta vikt att regeringen ser en helhet i transportsystemet, framförallt i kommande infrastrukturproposition, och ser den nya stambanan som en del som knyter ihop flera trafikslag. Nyköpings kommun vill lyfta fram Stockholm-Skavsta flygplats roll som Stockholms södra flygplats och som med Ostlänken förstärks och blir en allt viktigare pusselbit för att förbättra den internationella tillgängligheten till Stockholms- och Mälardalsregionen.

Bakgrund

Näringsdepartementet har gett Nyköpings kommun möjlighet att inkomma med synpunkter på Sverigeförhandlingens andra delrapport; Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar. Rapporten hanterar i huvudsak fyra frågor, motiv och syfte, trafikering och tillträde till banan, finansiering samt inspel till kommande infrastrukturproposition. Yttrandet är uppdelat enligt delrapportens kapitelindelning och avslutas med ett antal övergripande synpunkter.

Synpunkter

Kap 2 Kommersiella förutsättningar för trafik

Kap 2.9.1 Syftet med Höghastighetsbanan

Nyköpings kommun är överens om att syftet och målet med höghastighetsjärnvägen behöver tydliggöras. Tydliga ambitioner är en förutsättning för rätt ambitionsnivå både i investeringarna och i kraven på trafikering. Sverigeförhandlingen har ett tydligt och ensidigt fokus på restiderna mellan ändpunkterna. Nyköpings kommun vill lyfta fram de syften och mål som finns i förstudien och järnvägsutredningen för Ostlänken, i Infrastrukturpropositionen från 2012 samt i Nationell plan för Transportsystemet 2014-2025 och som alla lyfter fram den regionala utvecklingen, möjlighet till pendling som ger jobb och tillväxt samt förbättrad internationell tillgänglighet genom koppling till Stockholm Skavsta Flygplats. Nyköpings kommun menar att det behövs en balans mellan ändpunktsmarknader, och mellanliggande marknader där kapacitet för regional trafik är av yttersta vikt för att uppnå de mål och syften som Riksdagen har antagit i samband med beslut om Ostlänken. Höghastighetsjärnvägen måste ses som en del i hela transportsystemet och kunna trafikeras utifrån både ändpunktsresandets och den regionala pendlingens behov. Om inte den nya järnvägen ses utifrån en helhet, både regionalt och nationellt, är det även svårt att få samhällsekonomi i utbyggnaden. Därför måste regeringen tydliggöra syfte och mål för järnvägen.

Snabb regionaltågstrafik på Ostlänken såväl som på andra delar av höghastighetsjärnvägen skapar möjligheter för att regionförstoringen, som idag har avstannat, ska fortsätta. Det leder till möjligheter för företagen att fortsätta utvecklas och hitta kompetens och människor att komma i arbete. Regioner som binds samman med goda och effektiva möjligheter för daglig pendling är det som är viktigast för Sveriges tillväxt.

Kap 2.9.2 Utbyggnadsstrategi

Nyköpings kommun 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 del finansierad genom nationell transportplan för 2014 – 2025. Därför kan arbetet med Ostlänken fortsätta oberoende av Sverigeförhandlingens arbete om utbyggnaden med mera i södra Sverige. Därför är det av yttersta vikt att planeringen och utbyggnaden av Ostlänken fortgår enligt de beslut som finns i Sveriges riksdag. Regeringen behöver tydliggöra detta så att det inte finns några tveksamheter i det fortsatta planeringsarbetet och byggnation av Ostlänken.

Sverigeförhandlingen förslår att kopplingspunkter mellan höghastighetsnätet och befintliga banorna ska minimeras. Nyköpings kommun är frågande till den slutsatsen. Det försämrar möjligheterna till återställning vid störningar men också flexibiliteten i

trafikering. Höghastighetsjärnvägen måste ses som en del i hela transportsystemet och måste vara flexibelt för att kunna koppla ihop olika delar av nätet för att skapa en långsiktighet och en möjlighet att utveckla trafikeringen och därmed kopplingen mellan Sveriges städer.

Sverigeförhandlingen föreslår att det inte ska få starta någon trafik fören en hel delsträcka är klar. Det är något som Nyköpings kommun tycker är direkt felaktigt och grundar sig enbart i ett ensidigt syfte med banan. Att inte använda Ostlänken för regional trafik, liksom nationell trafik som kortar restiden på sträckan Stockholm – Malmö, när Ostlänken står färdig, är resursslöseri. Därför är det väldigt viktigt att planeringen och byggnationen av Ostlänken fortgår enligt de beslut som tagits i Sveriges riksdag.

Precis som Sverigeförhandlingen, konstaterar kommunen, att parallellt med utbyggnaden av Ostlänken, måste kapaciteten Järna-Stockholm säkerställas för att trafikeringen av både regionaltågstrafik och nationell trafik kan utvecklas på längre sikt.

Kap 2.9.3 Förutsättningar för kommersiell trafik

Utifrån behovet av att regeringen tydliggör ändamålet och för att erhålla regionförstoring och utveckling kring jobb och tillväxt är det för Nyköpings kommun viktigt att de snabba regionaltåg erhåller kapacitet för att kunna trafikera Ostlänken i en tillräcklig omfattning. 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. Nyköpings kommun menar att staten måste säkerställa att den regionala trafiken som ger de nyttor som krävs för att erhålla samhällsekonomisk nytta av järnvägen 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. Hur detta tekniskt ska lösas kan inte kommunen bedöma.

Det är även viktigt att alla aktörer, såsom staten, kollektivtrafikmyndigheter och olika operatörer har möjlighet och beredskap att tillsammans skapa den trafik på banan som behövs för att de olika nyttorna och regionförstoring ska uppstå. Att som Sverigeförhandlingen ensidigt tro att det är enbart ändpunktsmarknaden som är kommersiellt lönsamt är troligen fel men samtidigt kommer säkert delar av trafiken vara offentligt subventionerad. Därför är det viktigt att skapa förutsättningar för att både ändpunkts- och regionaltågstrafiken kan utvecklas gemensamt för att skapa ett system som ger de största nyttorna för kommuner, regioner och staten.

Kap 3 – Finansiering

Sverigeförhandlingen beskriver och föreslår ett antal olika verktyg för att ta tillvara på värden som uppstår när ny infrastruktur byggs och i det här fallet för att finansiera den nya höghastighetsjärnvägen. Först är det viktigt att påpeka att det är stor skillnad på olika delar av landet där storstadsområdena skiljer sig mot övriga landet kring värdestegring på mark och fastigheter. Sedan vill vi lyfta fram våra ståndpunkter från vårt yttrande som gavs på Sverigeförhandlingens författningsförslag om värdeåterföring (SOU 2015:60) vilka är relevant även till detta förslag. Med de instrument som föreslås;

1. Frångås väletablerad huvudprincip för finansiering
2. Förutsätts bindande avtal
3. Försvinner incitament att bygga där det behövs
4. Skapas negativa sociala konsekvenser
5. Saknas beskrivning av hur nyttor ska beräknas
6. Belastas de kommunala finanserna
7. Får kommunen en kostnadsbelastning som konkurrerar med kärnverksamheterna

Vi vill särskilt belysa punkt sex och sju där förslaget innebär en ansträngning på de kommunala finanserna. I en växande kommun som Nyköping finns redan en finansiell belastning med våra kommunala investeringar och det gör att detta konkurrerar med kostnader för den kommunala kärnverksamheten såsom vård, skola och omsorg.

Den tillväxt som sker i landet idag genererar krav på investeringar som allt mer belastar den kommunala ekonomin. De krav som finns på kommunala investeringar gör att kommunerna lånar allt mer. Kommunkoncernernas skuldsättning har sedan 2008 ökat från drygt 300 mdkr till ca 500 mdkr 2015. Prognosen för de kommande 10 åren är att skuldsättningen kommer att öka till 900 mdkr för att kunna möta de kommunala behoven. Därför är det viktigt att staten tar helhetsansvar för byggande av statlig infrastruktur och inte trycker över ansvaret för finansiering på kommunerna som redan har en tung finansieringsbörda utifrån sitt eget ansvarsområde.

Till skillnad från föregående författningsförslag föreslår nu Sverigeförhandlingen verktyg för även ta till vara värdeökningar för befintliga fastigheter vilket är mer konsekvent än tidigare förslag. Dock är det så att verktygen som föreslås förs över till kommunen och gör att kommunen får agera mellanhand och stå för riskerna, vilket kommunen motsätter sig starkt. Det vore mer effektivt om staten hanterade den värdeökning som sker med de verktyg som staten tillhandahåller. Det skulle förenkla, skapa tydlighet och bli mer rättvist. Hur det ska göras bör staten utreda men viktigt att incitamenten till att utveckla och bygga finns kvar.

Förhandlingen kring utbyggnaden av järnvägen skulle också förenklas avsevärt om staten hanterade frågan via en infrastrukturskatt och att kommunen inte blandas in som mellanhand och risktagare. Nyköpings 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 nytta ska uppstå och bör utgöra kommunernas medfinansiering. Dessutom planerar vi för att utveckla staden och kommunen och planerar för att fortsätta vår offensiva hållning för att medverka till att fler bostäder byggs vilket starkt kan bidra till Stockholms fortsatta regionförstoring.

Kap 6 Underlag till kommande infrastrukturproposition samt Bilaga 1 Kommittédirektiv 2014:106

Sverigeförhandlingens uppdrag är snävt och ser enbart till Höghastighetsjärnvägens syfte utifrån ett nationellt perspektiv och saknar kopplingen till andra trafikslag och till internationell tillgänglighet. Nyköpings kommun vill lyfta fram Stockholm-Skavsta flygplats roll som Stockholms södra flygplats och som med Ostlänken förstärks och blir en allt viktigare pusselbit för att förbättra den internationella tillgängligheten till Stockholms- och Mälardalsregionen. Därför är det viktigt i kommande infrastrukturproposition se en helhet mellan trafikslagen och ta med helheten där kopplingen mellan Ostlänken och Stockholm Skavsta flygplats bidrar till landets fortsatta utveckling.

Övriga synpunkter

Nyköpings kommun ser fram mot att tillsammans med Sverigeförhandlingen och Trafikverket fortsätta det arbetet som kommunen och Trafikverket har drivit sedan en lång tid för att skapa ett sammanhållet trafiksystem, där Ostlänken är ett viktigt tillskott. Genom att samplanera effektiv lokal kollektivtrafik samt gång- och cykelåtgärder med trafiken på Ostlänken och senare den nya höghastighetsjärnvägen, kan vi optimera lösningarna och få ut största möjliga nytta av investeringarna. Satsningarna blir lönsamma och kommersiellt intressanta att trafikera genom en kombination av ändpunktstrafik samt snabb stor- och inomregional trafik på den nya järnvägen.

Nyköpings kommun har under en lång tid verkat för att förverkliga projektet med nödvändiga kringinvesteringar och skapa möjligheter för efterfrågat bostadsbyggande. Arbetet med järnvägsplaner pågår i kommunen och vi samverkar aktivt med Trafikverket kring planeringen. Sammantaget lägger vi ner stora resurser för att förverkliga Ostlänken och planerar för stora lokala investeringar i och omkring Nyköping och vid Stockholm-Skavsta flygplats för att projektet ska få full effekt och möjliggöra byggstart 2017. Kollektivtrafikmyndigheterna i hela Stockholm-Mälardalsregionen satsar på att utveckla den regionala järnvägstrafiken. En förutsättning för den trafikeringen är att Ostlänken förverkligas.

Vi är dock angelägna om att Trafikverkets och kommunens arbete och tidplaner ska vara styrande och att förhandlingar med andra aktörer inte får försena Ostlänkens fortsatta planering och genomförande.

Parallellt med planeringen av järnvägen arbetar vi aktivt med att utveckla regionen och för att tillvarata den potential för ökad tillväxt som Ostlänken genererar. Vi ser

redan idag hur allt ifrån småföretag till internationella företag satsar i vår region som en effekt av beslutet att bygga Ostlänken. Många av de investeringar som planeras i bostadsbyggande, företagsutveckling och nyetableringar utgår från en tilltro till de politiska beslut som tagits.

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. Stockholm är den stora tillväxtmotorn i vårt land och Stockholms arbetsmarknad behöver utvidgas för att regionen ska kunna fortsätta utvecklas. Ostlänken har stor betydelse för fortsatt regionförstoring och är därmed en viktig förutsättning för framtida tillväxt. Ostlänken är redan beslutad och till del finansierad genom nationell transportplan för 2014 – 2025. Det är även så att vi genom omfattande medfinansiering redan bidragit till bygget av Citybanan, väl medveten om att denna satsning bara utgör en första etapp av en rad satsningar med syfte att förstärka kapaciteten söder om Mälaren. Det är nu angeläget att snarast börja byggandet av Ostlänken som ytterligare ett led i denna process - och dessutom en förutsättning för att förväntningar kopplade till Citybanan kan uppfyllas samt att arbetet med Ostlänken kan fortsätta oberoende av utredningar om höghastighetsjärnvägens sträckning med mera i södra Sverige.

Kommunen är beredd att ta på sig ansvaret för lokala investeringar och åtgärder. Vi anser att staten bör stå för statlig infrastruktur och det borde vara en grundförutsättning i de fortsatta diskussionerna inom Sverigeförhandlingen. Utgångspunkten för vårt engagemang är att Ostlänken är beslutad och till stor del finansierad, att banan ska byggas med fem stationer samt att vårt gemensamma arbete med och kring Trafikverkets järnvägsplaner kan fortsätta med hög intensitet för att möjliggöra byggstart 2017.

Värdeåterföring

Sammantaget är möjligheterna för värdeåterföring begränsade utanför de allra största storstadsområdena. För Nyköpings kommun bedöms inte värdeåterföring kunna användas för att ta ut kostnaderna för medfinansiering av höghastighetsjärnvägar. Eventuellt exploateringsöverskott kommer att behövas för att finansiera lokala investeringar i direkt anslutning till exploateringar.

Sverigeförhandlingens förslag om tillfällig infrastrukturens skatt borde kunna utvecklas till att hantera markvärdesökningar tack vare investeringarna för både befintlig och tillkommande bebyggelse.

Bostadsbyggande

I Sverigeförhandlingen förutsätts kommunerna utlova en viss mängd bostäder kopplat till förbättrad infrastruktur. Nyköpings kommun har under lång tid planerat omvandling av stationsorterna, framförallt närmast Nyköpings resecentrum och Stockholm Skavsta flygplats, för att de positiva effekterna av ny järnväg ska uppstå.

Kommunen är väl medveten 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.

Nyköpings kommun ser begränsningar i Sverigeförhandlingens fokus på bostadsbyggande. Förbättrade kommunikationer, både regionalt och mellan storstäderna, bidrar i högsta grad till näringslivets utveckling. Dels ger kommunikationerna bättre förutsättningar för näringslivets kompetensförsörjning genom nya möjligheter till arbetspendling. Dels innebär möjligheterna till tjänsteresor mellan storstäderna och mellanliggande regioner, men också till flyg för internationella kontakter, förbättrad konkurrenskraft. Därför måste utformning av anläggningar, trafikering och kopplingar mellan system beakta såväl arbets- som tjänsteresor.




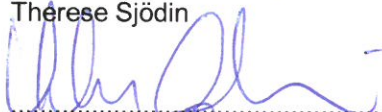
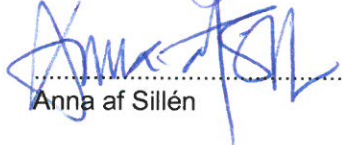
Urban Granström

Kommunstyrelsens ordförande

Plats och tid Stadshuset sal B måndag 4 april kl. 13:30-15.50

| Ledamöter och ersättare | Beslutande | Ersättare |
|-------------------------|--|---|
| | Urban Granström (S) ordf. Malin Hagerström (MP) 1:e v ordf. Anna af Sillén (M), 2:e v ordf. Carina Wallin (S) Kent Pettersson (S) Veronica Andersson (S) Anne Marie Wallin (MP) Nicklas Franzén (V) Petter Söderblom (M) Anniola Nilsson (M) Axel Wevel (C) Marita Göransson (KD) Per Andersson (SD) | Carl-Åke Andersson (S) Marjo Gustafsson (S) Abdullahi Dubet Ali (S) Gunilla Andersson (S) Sofia Amløh (S) Karina Josevski (MP) Linn Jonsson (V) Adèle Bergentoft (M) Johan Schenström (M) Eva Sjöström (M) Sofia Remmert (L) Thom Zetterström (SD) |

Övriga deltagare Erik Carlgren, Maria Fredriksson, Christian Udin, Joel Lundgren, Caroline Svensson, Lars-Göran Bergman, Mats Dryselius, Håkan Elm, Susanne Svedberg, Eva Lundqvist, Max Kern, Anna Thörn, Carina Hall.

| | | | |
|---------------|-------------|---|-------------------------------|
| Underskrifter | Sekreterare |  Therese Sjödin | Paragrafer §§ 90-91, 96-98 |
| | Ordförande |  Urban Granström | |
| | Justerande |  Anna af Sillén | |

ANSLAG/BEVIS

Omedelbar justering §§ 90-91, 96-98

Protokollet har justerats och justeringen har tillkännagivits genom anslag på kommunens anslagstavla

| | | | |
|--------------------------|-------------------------------|------------------------------|------------|
| Organ | Kommunstyrelsen | | |
| Sammanträdesdatum | 2016-04-04 | Sista dag för överklagande | 2016-04-26 |
| Anslag uppsatt den | 2016-04-05 | Datum för anslags nedtagande | 2016-04-27 |
| Protokollet förvaras hos | Kommunledningskontoret/kansli | | |

Underskrift 
Therese Sjödin

KS § 96

Dnr KK16/80

**Remissvar avseende Sverigeförhandlingens delrapport:
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella
förutsättningar (SOU 2016:3)**

Näringsdepartementet har gett Nyköpings kommun möjlighet att inkomma med synpunkter på Sverigeförhandlingens andra delrapport; *Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar*. Rapporten hanterar i huvudsak fyra frågor, motiv och syfte, trafikering och tillträde till banan, finansiering samt inspel till kommande till kommande infrastrukturproposition.

Nyköpings kommun är kritiskt till Sverigeförhandlingens ensidiga mål om att höghastighetsjärnvägen enbart byggs för ändpunkterna. Den nya järnvägen är en del av ett system och måste därför kunna trafikeras av tåg för ändpunkterna och tåg som binder ihop regionerna och skapar möjlighet för regional pendling. Fortsatt regionförstoring är väldigt viktigt för landets fortsatta utveckling och där är Ostlänken en mycket viktig del för att binda ihop Sörmland med Stockholmsregionen. Sverigeförhandlingens förslag missar helt detta perspektiv.

Sverigeförhandlingen föreslår ett antal verktyg som kommunerna ska kunna använda sig av för att komma åt de nyttor som Sverigeförhandlingen menar skapas i och med bygget av den nya järnvägen. Kommunen ska sedan medfinansiera järnvägen utifrån de förväntade nyttorna. Kommunen är kritisk till förslaget som gör kommunen till mellanhand och den som får stå för en del av riskerna i finansieringen. Det är viktigt att staten tar ansvar för sina investeringar så investerar kommunerna i lokal infrastruktur och kollektivtrafik som krävs för att järnvägen ska få någon nytta.

Per Andersson (SD) och Thom Zetterström (SD) lämnar ett särskilt yttrande.

Anna af Sillén (M) yrkar i första hand på att skrivningen om infrastrukturskatt i remissvaret stryks och i andra hand på avslag till framskrivet förslag.

Axel Wevel (C), Marita Göransson (KD) och Petter Söderblom (M) ställer sig bakom Anna af Silléns (M) yrkanden.

På ordförandes förslag föreslås en förändring av framskrivet förslag avseende infrastrukturskatt.

Kommunstyrelsen är eniga om förändringens lydelse.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

KS § 96

Dnr KK16/80

Kommunstyrelsen beslutar

att anta justerat remissvar enligt bilaga till tjänsteskrivelse, ställt till Näringsdepartementet, som formellt svar från Nyköpings kommun

att omedelbart justera denna paragraf

Bilaga KS § 96

Beslut till:
Näringsdepartementet
Samhällsbyggnad

Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande

Särskilt yttrande avseende Sverigeförhandlingens delrapport. SOU 2016:3 KK16/80

SD Nyköping anser att den planerade höghastighetsjärnvägen inte fyller tillräckligt stor samhällsnytta för regionen.

Ett spann från ca 100 miljarder upp mot 330 miljarder är också det ett skäl till att inte påbörja en storskalig byggnation av spåren.

När spannet redan från början är så stort är vi oroliga för att notan kommer att bli än högre och detta kommer att påverka i negativ riktning för både staten och kommunerna.

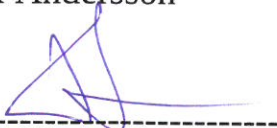
Vi tror inte att höghastighetsspåret innebär några miljöfördelar, dessutom innebär själva bygget stora ingrepp i det svenska kultur-odlingslandskapet, som kommer att påverka i all framtid.

Endast sträckan mellan Järna och Linköping som är ca 15 mil kommer det att gå åt ca 180 hektar mark till banvallar, till detta kommer ytterligare mark som kommer att bli död pga marken finns mellan spåren.

SD Nyköping ser hellre att satsningar görs lokalt på infrastrukturen som vi tror kommer att ge positivare ekonomiska såsom miljöfördelar.

Hela projektet är ett storstads drömprojekt som inte gynnar landsbygden utan eventuellt endast de större städer där start och slutpunkt för spåren är. Vi värnar om landsbygden och kan därför inte se att vi kan stödja ett projekt där odlingsmark och kulturella intressen kommer att tas i anspråk och försvinna för all framtid.

Per Andersson



Thom zetterström



