

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och utveckling, Fredrik
Idevall

Datum
2016-02-18

Beteckning
16RS341
N2016/00179/TIF

Regeringskansliet Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande Delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar – N2016/00179/TIF

Kommersiella förutsättningar

Ramavtal kan vara ett sätt att ge långsiktiga förutsättningar för regional och lokal tågtrafik. Region Örebro län ställer sig därför bakom förslagen om ramavtal för kapacitetstilldelning. Utredningens förslag att höghastighetstågen ska prioriteras högre än regionaltåg kan ha stor påverkan på regionaltågstrafiken Järna-Stockholm C och Stockholm C-Arlanda. En effektiv regionaltågtrafik i Stockholm-Mälardalen har sannolikt större effekter på regional utveckling, bostadsbyggande, sysselsättning och integration än den höghastighetstågtrafik som presenteras i utredningen. Höghastighetsjärnvägen får inte innebära att utvecklingen av regionaltågstrafiken i Mälardalen förhindras att utvecklas i takt med regionala mål.

Utredningen pekar på att länsstyrelsernas resurser för sin del i den fysiska planeringen riskerar att bli en flaskhals och att de bör få resurser för att klara av uppgiften. Denna risk gäller inte bara länsstyrelserna. Redan idag är höghastighetsjärnvägen ett problem för Trafikverkets resurser. Genomförandet av vår länsplan har redan blivit försenat på grund av Trafikverkets arbete med höghastighetsjärnvägen, då Trafikverkets jurister som inte hunnit handlägga vägobjekt enligt tidplan.

Det kommer att finnas behov av snabba förbindelser från större orter längs Västra Stambanan till Stockholm och Göteborg, till exempel Skövde-Stockholm, Karlstad-Stockholm och Örebro-Göteborg även efter att höghastighetsbanan tagits i bruk. Detta resebehov kräver snabba tåg med en rimlig frekvens, vilket sannolikt kommer att kräva snabba tåg mellan målpunkterna på befintlig stambana. Detta kan i sin tur innebära ett större resande mellan målpunkterna än vad som redovisas i bilaga 3.

Finansiering

Region Örebro län ställer sig bakom förslaget att kostnaderna för höghastighetsjärnvägen inte ska belasta infrastrukturanslaget i statens budget. Vi ställer oss också bakom förslaget att använda offentlig-privat samverkan (OPS) om det kan ge effektivitetsvinster. Kostnaden för höghastighetsjärnvägen är dock så stora och förutsättningarna att delfinansiera järnvägen med lokala och regionala medel att investeringen kan ifrågasättas. Att finansiera statlig infrastruktur bör inte lastas över på lokala och regionala aktörer.



Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och utveckling, Fredrik
Idevall

Datum
2016-02-18

Beteckning
16RS341
N2016/00179/TIF

Utredarna beräknar hur mycket skatt på kommersiella lokaler i stationer som inte ligger längs höghastighetsjärnvägen kan bidra till finansieringen av höghastighetsjärnvägen. Region Örebro län anser att det inte är rimligt att skatt på kommersiella lokaler i till exempel Örebro centralstation ska öronmärkas till finansiering av höghastighetsjärnvägen. Särskilt inte som Örebro riskerar att få längre restider till Göteborg och Malmö på grund av höghastighetsjärnvägen.

Underlag för kommande infrastrukturproposition

I Trafikverkets underlag *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen (2016:043)* framgår det att det finns bättre sätt än investeringar i nya stambanor för att minska transportsystemets klimatpåverkan.

Utredningen har studerat behovet av åtgärder för att säkerställa nyttan av en höghastighetsjärnväg för bland annat Helsingborg och Helsingborg har ombetts leverera underlag till Sverigeförhandlingen om åtgärder på järnvägssidan för att öka integrationen och bostadsbygganden. Det är förvånande att Sverigeförhandlingen inte fått i uppdrag göra motsvarande utredning för Örebro som är en av landets största städer, som idag har det största bostadsbyggandet utanför storstadsregionerna och som har stora integrationsproblem. Örebro riskerar att få längre restider till Göteborg och Malmö/Köpenhamn om och när höghastighetsjärnvägen börjar trafikera. Denna typ av effekter för bostadsbyggandet och sysselsättningen i landet samt de åtgärder som krävs för att Örebro ska kunna dra nytta av höghastighetsjärnvägen bör utredas. Liknande underlag saknas för konsekvenserna för bland annat Dalarna.

Mats Gunnarsson
Ordförande i nämnden för samhällsbyggnad