



**Beslut enligt 6 kap 36 § Kommunallagen (1991:900):
Yttrande över remiss Delrapport från Sverigeförhandlingen:
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella
förutsättningar (SOU 2016:3)
Näringsdepartementet Dnr N2016/00179/TIF**

Yttrande på ovan nämnda remiss skulle varit lämnat senast 31 mars. Då så inte skett och i beaktande av att kommunstyrelsen inte kan sammankallas med så kort varsel tas följande beslut.

Skövde kommun yttrar sig över remiss gällande *Delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)*, enligt Sektor Samhällsbyggnads förslag till yttrande, daterat 2016-04-14.

Skövde den 2016-04-15

Katarina Jonsson
Kommunstyrelsens ordförande



Kommunstyrelsens arbetsutskott

**Remiss Delrapport från Sverigeförhandlingen:
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella
förutsättningar (SOU 2016:3) Näringsdepartementet Dnr N2016-
00179-TIF**

Sektor samhällsbyggnads förslag till yttrande

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar lämna följande yttrande.

Vi vill framföra att för Skövde kommun och Skaraborg är det av största vikt att om en höghastighetsbana ska byggas, så måste det ges möjlighet för resenärer/pendlare att på ett enkelt sätt kunna byta tåg mellan Jönköpingsbanan och höghastighetsbanan. På sikt behöver sannolikt Jönköpingsbanan byggas ut till dubbelspår.

I övrigt vill vi framföra följande synpunkter på uppdraget, syftet, finansieringen samt underlaget till kommande infrastrukturproposition.

Avsnitt 1 Utredningens uppdrag

I utredningens uppdrag talas det om en snabb utbyggnad av stambanorna.

Röster har höjts om att förhandlingen går för fort. Vi vill därför betona vikten av att avtalen inbegriper en fortsatt organisation som ger alla parter inflytande i genomförandet av förhandlingens resultat och att t.ex. kommuner erhåller tid för konsekvensanalyser, planarbete samt förankringsarbete. Vi vill också betona 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.

Avsnitt 2.1 Syftet med höghastighetsjärnvägen

Utredningen konstaterar att Västra stambanan har ett högt kapacitetsutnyttjande, vilket gör systemet känsligt för störningar som påverkar punktligheten för persontrafik och näringslivets transporter. Det framhålls att en höghastighetsjärnväg skulle avlasta Västra stambanan genom att knyta storstadsregionerna närmare varandra genom förkortade restider.

Formeringarna om avlastning är vilseledande. Skälet till detta är att avlastningen endast avser de få direkttåg som går mellan ändpunkterna och som kan komma att gå en annan väg. Den omfattande trafiken från de mellanliggande orterna till

ändpunkterna och trafiken mellan dessa orter, liksom näringslivets gods-transporter kommer inte få en nämnvärd avlastning i termer av kapacitet.

Avsnitt 3 Finansiering

Det är vår ståndpunkt att utbyggnaden av nya stambanor är en viktig statlig angelägenhet som ska finansieras av staten. Sverigeförhandlingen innebära en ny stor statlig satsning på infrastrukturen som ska finansieras utöver nuvarande nivå för nationell plan för transportsystemet.

Storstadsregionernas kollektivtrafiksystem är ett system av flera olika trafikslag och även åtgärder i statens spårssystem ska vara en del av förhandlingen för storstadsregionerna.

Principer för riskhantering bör också 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.

Vi anser rent principiellt, att gränsen mellan kommuners och statens ansvar för finansiering av statens infrastruktur blir otydlig och förskjuts mot kommunerna. Bestämmelsen i kommunallagen om den s.k. lokaliseringsprincipen, ska tillämpas även fortsättningsvis. Vi kan inte acceptera att ansvarsfördelningen mellan stat, landsting och kommun ändras med anledning av detta förslag. Man bör istället utveckla bra modeller för samverkanslösningar.

Det föreslås generella medfinansieringslösningar och system för detta med eventuella lagändringar och införande av nya typer av skatter. Detta inom ramen för en förhandling. Vi anser att ”frivillignivån” på de frivilliglösningar som föreslås kan ifrågasättas mot bakgrund av detta.

Avsnitt 6 Underlag till kommande infrastrukturproposition

Sverigeförhandlingen ska föreslå hur eventuella tillkommande investeringar i den befintliga infrastrukturen ska planeras och finansieras för att få bästa möjliga effekt av de nya stambanorna för höghastighetståg. Utgångspunkten för denna del av uppdraget är att föreslå åtgärder i befintlig infrastruktur som bidrar till att ytterligare öka nyttan av höghastighetsjärnvägen, samt att detta sker som ett underlag till arbetet inför Nationell plan 2018–2029.

Vi anser att höghastighetsjärnväg innebär mycket höga kostnader som inte står i proportion till de presenterade nyttorna. Förslaget innebär stor risk att inkräkta på andra infrastruktursatsningar. Med de långtgående medfinansieringsförslagen i rapporten, så täcker förslagen endast 5-10 procent av kostnaderna – de övriga dryga 90 procenten kommer att belasta statsbudgeten under lång tid fram över. Ett eventuellt beslut om höghastighetsjärnväg får därför inte inkräkta på nationell plan eller nödvändiga prioriteringar i framtida nationella planer/länsplanen.

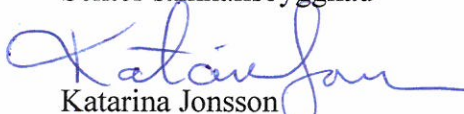
Vidare saknas skrivningar om regionnyttan och därmed fångas inte nyttan för

nationen. Åtgärder som gynnar regionförstoring av storstadsregionerna ska kunna vara en del av Sverigeförhandlingen. Det kan konstateras att en höghastighetsbana för trafik med enbart höghastighetståg, inte ger önskad nytta för regionerna. Ett bättre val är investeringar i den befintliga infrastrukturen, med exempelvis stambanor Göteborg–Borås för 250-280 km/h som klarar godstrafik och ger därmed bäst totalnytta för nationen.

Om de nya höghastighetsbanorna ska byggas, ska de 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 vara en del av förhandlingen, så att en framtida utveckling av denna trafik är möjligt.

För Skövde kommun och Skaraborg är det av största vikt att om en höghastighetsbana ska byggas, så måste det ges möjlighet för resenärer/pendlare att på ett enkelt sätt kunna byta tåg mellan Jönköpingsbanan och höghastighetsbanan. På sikt behöver kapaciteten väsentligen förstärkas på Jönköpingsbanan och troligen även förses med dubbelspår.

Sektor samhällsbyggnad


Katarina Jonsson
Kommunstyrelsens ordförande