



Samhällsbyggnadskontoret

Stab

Datum

2016-02-25

Diarienummer

SBN-2016-00461

Ärende

Redovisning till Sverigeförhandlingen.

N2016/00179/TIF

Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se

Remissvar avseende Sverigeförhandlingens delrapport – Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016.3)

Näringsdepartementet har gett Södertälje 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 på Remissens olika delar

Kap 2 Kommersiella förutsättningar för trafik

Kap 2.2 Resandeprognoser

Södertälje kommun anser inte att den analys som presenteras utifrån gjorda antaganden och diagram 2.3 är korrekta. Sverigeförhandlingen och PwC använder dessa som utgångspunkt för att en restid från Stockholm på 2 timmar till Göteborg respektive 2,5 timmar till Malmö är nödvändig för att få över tillräcklig mängd resande på de nya stambanorna. En parameter som inte tagits i beaktande i slutsatserna är att resande mellan olika jämnstora storstäder (ex London–Paris, tågresor under 2,5h och 80% tågandel) tenderar att ge lägre andel tågresande än resande med samma restid mellan regioncentra och en storstad (ex Madrid-Sevilla, tågresor över 2,5h och 90% tågandel). Resandet inom Sverige är mer att likna med det senare och andelen tågresenärer kan därför förväntas bli högre än de prognoser som redovisas i utredningen. En stor kritisk resandemängd och en stor mängd transferresenärer som t ex mellan Paris och London kan på helt annat sätt hålla upp inrikesflygets andel än vad som kommer bli fallet mellan Sveriges storstäder. Att utifrån det redovisade underlaget så kategoriskt hålla fast vid de föreslagna resandetiderna mellan ändpunkterna blir därför felaktigt. Vår slutsats är att en systemlösning med fler snabbtågsstopp och en något högre restid kan ge fler resande och lägre produktionskostnader och därmed högre samhällsekonomisk nytta samtidigt som andelen resande med tåg hålls på den antagna höga nivån.

Diarienummer
TN-2015-00557

Det redovisade underlaget som ligger till grund för fastställda restider mellan ändpunkterna feltolkas. Andelen resande mellan ändpunkterna på nya stambanan kan nås med något längre restider. Södertälje är en kommun som uppfyller Sverigeförhandlingens ställda kriterier för hoghastighetsstopp och Södertälje anser att det redovisade underlaget stärker Södertälje i kravet på hoghastighetsstopp.

Kap 2.9.1 Syftet med Höghastighetsbanan

Södertälje 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. Södertälje kommun är helt emot den prioritering av ändpunktstrafiken på den regionala trafikens bekostnad som Sverigeförhandlingen plötsligt lanserar. Vi anser att det tidigare förhållningssättet att de olika trafikeringarna kompletterar varandra och tillsammans skapar de samhällsekonomiska effekter som gör satsningen lönsam. För Södertäljes näringsliv är både den regionala trafikens positiva effekt på ökad arbetsmarknad och den förbättrade nationella tillgängligheten nödvändiga förutsättningar för framtida satsningar och tillväxt i Sverige.

Södertälje kommun vill lyfta fram de syften och mål som finns i förstudien och järnvägsutredningen för Ostlänken, Infrastrukturpropositionen från 2012 samt i Nationell plan för Transportsystemet 2014-2025 som lyfter fram den regionala utvecklingen, möjlighet till pendling och tillväxt samt förbättrad nationell och internationell tillgänglighet, vilket är avgörande för de stora företagen i Södertälje. Vi menar att det behövs en balans mellan ändpunktmarknader, 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.

En balans mellan ändpunktmarknader, och mellanliggande marknader där kapacitet för regional trafik är av yttersta vikt för att tillgodose näringslivets krav på arbetsmarknadsförstoring, nationell och internationell tillgänglighet samt för att nå Riksdagens mål för 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.

Vid kontakt ange alltid diarienummer och fastighetsbeteckning

Diarienummer
TN-2015-00557

Snabb regionalstågstrafik på Ostlänken såväl som på andra delar av höghastighetsjärnvägen skapar möjligheter för att regionförstoringen ska fortsätta. Det leder till möjligheter för de stora internationella 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

Södertälje kommun konstaterar att Ostlänken, förutom att vara den första delen i ett höghastighetssystem, även löser flera av dagens kapacitetsproblem i Mälardalsregionen och bidrar starkt till Stockholms fortsatta regionförstoring. Precis som Sverigeförhandlingen, konstaterar kommunen, att parallellt med utbyggnaden av Ostlänken, måste kapaciteten Järna-Stockholm säkerställas för att trafikeringen av både regionalstågstrafik och nationell trafik kan utvecklas på längre sikt.

Ostlänken är redan beslutad och till del finansierad genom nationell transportplan för 2014 – 2025. Därför kan arbetet med Ostlänken fortsätta oberoende av Sverigeförhandlingens arbete med övriga sträckningar på höghastighetsjärnvägen. 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. Södertälje 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 fungerande arbetsmarknadsregioner.

Ostlänken bör byggas enligt beslutet i Sveriges riksdag och trafikeras direkt vid färdigställandet för att tillgodose det behov av ökad trafikering som den växande arbetsmarknadsregionen behöver. Att bygga järnvägen utan att släppa på trafik som föreslås i remissen är resursslöseri.

Sverigeförhandlingen föreslår att järnvägen ska trafikeras först när en hel delsträcka är klar. Det är något som Södertälje 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.

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 Södertälje kommun viktigt att både höghastighetståg

Vid kontakt ange alltid diarienummer och fastighetsbeteckning

Diarienummer
TN-2015-00557

och de snabba regionalståg erhåller kapacitet för att kunna trafikera Södertälje syd 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. Södertälje kommun menar att staten måste säkerställa en balans i trafikeringen som optimerar de samhällsekonomiska nyttor som krävs för att järnvägen ska 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.

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 regionalstågstrafiken 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.

Till skillnad från föregående författningsförslag om värdeåterföring (SOU 2015:60) föreslår nu Sverigeförhandlingen även verktyg för att ta till vara värdeökningar för befintliga fastigheter vilket är mer konsekvent än tidigare förslag. Dock är det så att verktygen som föreslås användas förs över till kommunen och gör att kommunen får agera mellanhand och stå för riskerna.

Förslaget att införa en skatt för att finansiera statliga åtaganden där kommunerna ska driva in skatten och dessutom stå för finansiella risker ser Södertälje som principiellt helt felaktigt

Det vore mer effektivt om staten införde en tillfällig infrastrukturskatt som omfattar alla fastigheter inom ett område som bedöms ligga i högastighetssystemets influensområde. Skatten bör, om regeringen anser den nödvändig, utformas så att staten definierar ramar och hanterar hela skattens struktur. Det skulle förenkla, skapa tydlighet och följa grundprinciperna för upptag av skatt. Hur det ska göras bör staten utreda och då viktigt att lägga den på en rimlig nivå som gör att incitamenten för regional tillväxt och bostadsbyggande finns kvar. Södertälje kommuns bedömning är att omfattningen av en sådan skatt blir blygsam.

Vid kontakt ange alltid diarienummer och fastighetsbeteckning

Diarienummer
TN-2015-00557

Södertälje kommun menar att de investeringar som görs lokalt, för att höghastighetsjärnvägens nytta ska uppstå, utgör kommunernas medfinansiering. Dessutom planerar Södertälje för att utveckla staden och planerar för en fortsatt offensiv hållning genom att medverka till att fler bostäder byggs.

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

Kap 6.2.1 Kapacitetsbehovet Järna – Stockholm, ...

För Södertälje kommun är frågan hur kopplingen från Järna in till Stockholm ska utformas avgörande för hur kommunen ska förhålla sig till höghastighetssystemets utbyggnad. Den sträckning som Trafikverket på Sverigeförhandlingens uppdrag presenterade 2015 där den nya sträckningen inte går via Södertälje visar på en brist i förståelsen för mellanpunktsresandets betydelse. I kommande infrastrukturproposition och nästa nationella plan utgår Södertälje kommun från att arbetet med sträckan Järna-Stockholm påbörjas. Som ett första steg bör frågor som dragning, funktion och tillgänglighet till banan behandlas. Södertäljes ståndpunkt är att nuvarande Grödingebana ska vara den järnväg som höghastighetstågen trafikerar och att en ny bana projekteras som kan tjäna den regionala trafiken i södra Stockholms län. Genom en ny järnväg som knyter ihop regionalstågstrafiken med de stora kommunerna på Södertörn kan stora positiva effekter skapas. Bland annat skulle förutsättningarna för kraftigt ökat bostadsbyggande skapas samtidigt som den sociala nyttan genom ökad integration stärkas. En sådan lösning bedöms vara billigare än den nya sträckning för höghastighetståg som Trafikverket presenterat.

Sträckan mellan Järna och Stockholm bör utformas som en ny regionalstågslinje som betjänar de stora kommunerna på Södertörn. Genom en sådan lösning skulle förutsättningarna skapas för ökat bostadsbyggande, ökad integration och sänkta kostnader för att säkra kapaciteten in mot Stockholm.

Kap 6.2.3 Tillgänglighet till Arlanda och Uppsala

Sverigeförhandlingens uppdrag är snävt och ser enbart till höghastighetsjärnvägens syfte utifrån ett nationellt perspektiv och saknar kopplingen till andra trafikslag och till internationell tillgänglighet. För Södertälje är det angeläget att internationella kopplingen som kan erhållas via Arlanda utvecklas i samband med byggandet av höghastighetsjärnvägen. Södertälje kommun vill även lyfta fram Stockholm-Skavsta flygplats roll som Stockholms södra flygplats och som en allt viktigare pusselbit för att förbättra den internationella tillgängligheten och som ett komplement till Arlanda som kommunen anser fortsatt ska vara Sveriges självklara internationella nav. Därför är det viktigt i kommande infrastrukturproposition se en helhet mellan trafikslagen och att kopplingen mellan Ostlänken, Arlanda och Skavsta flygplats bidrar till landets fortsatta utveckling.

Vid kontakt ange alltid diarienummer och fastighetsbeteckning

Diarienummer
TN-2015-00557

Övriga synpunkter

Södertälje 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. Södertälje kommun bedömer att satsningarna blir lönsamma och kommersiellt intressanta att trafikera endast genom en kombination av höghastighetstrafik och snabb stor- och inomregional trafik på den nya järnvägen.

Vi är angelägna om att Trafikverkets och kommunens arbete med förberedelser för byggande av Ostlänken ska vara styrande och att sverigeförhandlingen 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 de stora internationella företagen såväl som småföretag satsar i vår region bland annat 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.

Ostlänken är den första delen i ett höghastighetssystem som även löser flera av dagens kapacitetsproblem i Mälardalsregionen och bidrar starkt till Stockholms fortsatta regionförstoring. Stockholm är den stora tillväxtmotorn i vårt land och Södertäljes näringsliv behöver en ökad tillgång på kompetent arbetskraft för att företagen ska fortsätta investera för att utvecklas i Sverige.

Vi konstaterar att Ostlänken, förutom att vara den första delen i ett höghastighetssystem, 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. Därför kan arbetet med Ostlänken fortsätta oberoende av utredningar om höghastighetsjärnvägens sträckning med mera i södra Sverige.

Värdeåterföring

Sammantaget är möjligheterna för värdeåterföring begränsade utanför de allra största storstadsområdena. För Södertälje kommun bedöms inte värdeåterföring i någon betydande utsträckning kunna användas som medfinansiering av höghastighetsjärnvägar. Eventuellt exploateringsöverskott kommer att behövas för att finansiera lokala investeringar i direkt anslutning till exploateringar.

Vid kontakt ange alltid diarienummer och fastighetsbeteckning

Diarienummer
TN-2015-00557

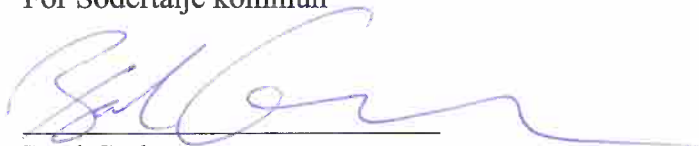
Sverigeförhandlingens förslag om tillfällig infrastrukturskatt borde kunna utvecklas till att hantera markvärdesökningar tack vare investeringarna för både befintlig och tillkommande bebyggelse förutsatt att det sker inom stratens försorg.

Bostadsbyggande

I Sverigeförhandlingen förutsätts kommunerna utlova en viss mängd bostäder kopplat till förbättrad infrastruktur. Södertälje kommun har under lång tid planerat för ett mycket ambitiöst bostadsbyggande främst för att minska bostadsbristen inom kommunen. Kommunen är väl medveten om sambanden mellan förbättrade kommunikationer och tillväxt, men vill här betona att den mest hållbara lösningen är om arbeten, bostäder och övrig service finns inom rimligt avstånd. Långa pendlingsavstånd med arbete och bostad i olika kommuner ska endast ses som komplement och nödvändig för en del men inte som samhällbyggandets huvudlösning.

Södertälje 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.

För Södertälje kommun



Boel Godner

Kommunstyrelsen ordförande

Handläggare

Mats Johannesson

Samhällsbyggnadstrateg

Telefon (direkt): 08- 5230 6634

E-post: mats.johannesson@sodertalje.se

Vid kontakt ange alltid diarienummer och fastighetsbeteckning