

## **Yttrande över delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)**

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att yttra sig över delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3).

### **Övergripande synpunkter**

För att effektivisera en utbyggnad av höghastighetsjärnväg vill Stockholms läns landsting understryka vikten av att genomförandet drivs av en särskild organisation, möjligen tillsammans med berörda parter. Det är även viktigt att det tas fram samverkansmodeller som beskriver hur regioner och kommuner får insyn och kontroll i de projekt som de medfinansierar. Utredningen saknar ett jämförelsealternativ, vilket gör det svårt att bedöma nyttan kontra exempelvis en konventionell 200 (-250) km/h bana på samma sträckning. I läsningen av delrapporten går det att förstå att hastigheten är en aspekt för att nå en restid om två respektive 2,5 timmar. Den minst lika avgörande aspekten är underhåll och antal stopp på vägen.

Stockholms läns landsting vill poängtera att staten parallellt med Sverigeförhandlingen behöver genomföra åtgärder på befintligt järnvägsnät för att säkerställa järnvägens funktion. Med detta menas att bygga ikapp den drift- och underhållsskuld som Trafikverket har aviserat. Detta är mycket viktigt för att återupprätta förtroendet för järnvägen som transportmedel innan höghastighetsjärnvägen eventuellt tas i bruk.

### **Finansiering**

Gällande antaganden så är de beräkningar som PWC genomfört baserade på 145-200 miljarder i bilaga 3 (sid 301) och bilaga 6 (sid 372) men kostnaden har numera reviderats till 190-320 miljarder. I delrapporten kan vi inte se att detta berörs. Har beräkningar och antaganden uppdaterats med hänsyn till den ökade kostnadsbilden? I annat fall anser Stockholms

läns landsting att detta bör ske för att parterna ska få en mer rättvisande bild av kostnader och förutsättningar.

Stockholms läns landsting invänder mot vissa av de föreslagna intäktskällorna och möjligheten till att dessa kan uppgå till 5-10 procent.

Finanspolitiken styrs i första hand av överskottsmalet som på kort sikt stöds av de fleråriga utgiftstaken. Om modellen med lånefinansiering väljs kommer denna att påverka överskottsmalet på samma sätt som om anslagsfinansiering väljs. Där det finns en tydlig koppling till framtida nya intäktskällor såsom banavgifter framstår lånefinansiering istället för anslagsfinansiering som rimlig på samma sätt som staten lånefinansierar viss infrastruktur mot framtida trängselskatteintäkter. Om staten väljer att driva genomförandet i en särskild organisation finns det också fördelar med lånefinansiering eftersom flexibiliteten i en sådan modell för genomförande är större, vilket kan ge lägre produktionskostnader. Stockholms läns landsting förordar således i första hand lånefinansiering framför anslag över statsbudgeten i syfte att uppnå en mer effektiv produktionsprocess och därmed lägre investeringskostnad.

Stockholms läns landsting anser att utredningen inte i tillräcklig utsträckning beaktat de ekonomiska effekterna av de stora följdinvesteringar som kommuner och landsting kan komma att tvingas göra för att möjliggöra höghastighetsjärnvägar. Följdinvesteringarna kan uppgå till stora belopp och innebär därför också en risk för att det inte finns något utrymme för medfinansiering från kommuner och landsting. Därutöver har utredningen inte heller funderat över effekterna av det kommunala utjämningsystemet som jämnar ut inkomstökningar över hela landet men i mycket liten utsträckning utjämnar de kostnadsökningar som uppkommer då kommuner och landsting investerar. Utjämningsystemet minskar också sannolikt incitamenten för att investera vilket kan vara tillväxthämmande för en region.

En annan aspekt som inte belysts i utredningen är att kommuner och landsting riskerar att ta på sig mycket stora ekonomiska risker om de redan under byggtiden bidrar med finansiering av höghastighetsjärnvägarna. Kommunernas ekonomiska situation kan se helt annorlunda ut efter byggtiden, vilket gör att de kvarvarande kostnaderna för medfinansieringen kan innebära att kärnverksamheten då trängs undan, alternativt att skatten måste höjas vilket hämmar tillväxten.

Stockholm läns landsting är också tveksam eller i vissa fall negativ mot vissa av de föreslagna finansieringskällorna.

Utredningen tar upp en tillfällig infrastrukturskatt där utredarna översiktligt har beräknat en tillfällig infrastrukturskatt på antagandet om 0,2 procent på de fastigheter som befinner sig inom gångavstånd från stationen. Detta förslag skulle innebära att fastighetsskatten för AB SL/Stockholms läns landsting sannolikt ökar från 1 procent av taxeringsvärdet till 1,2 procent av taxeringsvärdet om förutsättningarna skulle bli som i rapportens översiktliga beräkning. Förslaget väcker också frågor. Vad avses med gångavstånd? Varför har skattesatsen 0,2 procent valts? Landstinget anser att en sådan skatt riskerar att dämpa tillväxten i Stockholmsregionen men också på andra platser i landet. Det finns redan en statlig skatt på fastigheter som inte är bostäder som verksamt fångar upp de värdeökningar som genereras i tillväxtregioner och Stockholms läns landsting anser att den är tillräcklig. Stockholms läns landsting anser inte att det behövs ytterligare en statlig skatt på fastigheter som dessutom är överlappande med redan existerande skatter.

I alternativet där utredarna inkluderar skatt på stationsbyggnader i resten av landet kommer AB SL/Stockholms läns landsting att påverkas. Precis som utredningen beskriver så kräver förslaget en lagändring. En fråga som uppkommer i samband med detta är om man då har tänkt ändra principen för indelning i byggnadstyper. Den största andelen av Stockholms läns landstings och AB SL:s fastigheter är så kallade specialfastigheter vilka är undantagna från att betala fastighetsskatt. Indelning i byggnadstyper ska enligt övervägandepincipen ske med hänsyn till vad byggnaden till övervägande del är inrättad för och till det sätt som byggnaden till övervägande del används på (2 kap. 3 § FTL). Är syftet att ändra den principen så innebär det en betydligt större förändring för Stockholms läns landsting och AB SL än om det endast är kommersiella lokaler på stationer i anslutning till höghastighetsjärnvägen som ändras.

Utifrån ovanstående avstyrker Stockholms läns landsting förslaget om statlig skatt på kommersiella lokaler för stationer i resten av landet.

Stockholms läns landsting anser att det ska finnas en regressrätt för att öka tillgängligheten till banan och därigenom öka attraktiviteten för att resa med tåg, landstinget vill dock inte att en regressrätt får sådana proportioner att den blir menlig för verksamheten som helhet, vilket är viktigt att ha i åtanke när banavgift och eventuella viten ska utformas.

### **Regionala och lokala frågor**

Den regionala trafikinfrastrukturen i Stockholms län behöver stärkas och utvecklas, inte minst för att kunna bibehålla en fungerande bostads- och arbetsmarknad och för att kunna täcka näringslivets behov. Det nationella

och regionala transportsystemet behöver stödja utvecklingen av den flerkärniga bebyggelsestruktur med regionala kärnor som är grunden i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFSS 2010. Stockholms läns landsting vill därför betona att det är grundläggande att en utveckling av ett system med höghastighetsjärnväg stödjer den utveckling som regionens aktörer ställt sig bakom i RUFSS 2010. Landstinget anser att det är viktigt att det med en utbyggnad av höghastighetsjärnväg finns ekonomiskt utrymme för nödvändiga och omfattande satsningar på den regionala transportinfrastrukturen.

Stockholms läns landsting anser att den nya stambanan ska ge nytta även för storstadsregionens regionala trafik. Det är viktigt att höghastighetsjärnvägen inte medför undanträngningseffekter för den regionala och lokala trafiken. Beskrivning med förslag till åtgärder som motverkar undanträngning av lokal och regional tågtrafik saknas i utredningen men behöver ingå i den fortsatta planeringen för höghastighetsjärnvägen.

Stockholms läns landsting anser att för att nå full potential med höghastighetsjärnväg längs sträckan Järna-Stockholm C-Arlanda bör utgångspunkten vara att kapaciteten, kvaliteten och tillgängligheten i trafikeringen på sträckan ska vara densamma som för övriga sträckor på höghastighetsjärnvägen. Det bör sättas mål för restider även till Arlanda. Stockholms läns landsting delar inte Trafikverkets bedömning att kapaciteten inte kommer att påverkas för befintliga spår mellan Järna och Stockholm Central. Att kapacitet faktiskt finns tillgänglig för fler tåg är beroende av att Citybanan byggs. Citybanan är medfinansierad av såväl landstinget som ett stort antal kommuner och regioner runt omkring. Detta för att pendel- och regionaltågen ska kunna utvecklas framöver och inte få kapacitetsbrist. Om höghastighetstågen fyller upp den kapaciteten kommer det påverka den övriga trafiken negativt. Medfinansieringen av Citybanan blir då i realiteten en medfinansiering av Sverigeförhandlingen och höghastighetsjärnvägen, vilket landstinget inte anser är rimligt.

Stockholms läns landsting vill påtala att konkurrens och kapacitetstillträde (2.3.2) är av vikt inte bara för höghastighetsjärnväg utan för järnvägen i största allmänhet. Än viktigare är att kapacitetstilldelningen inte får bli skev på så sätt att vissa operatörer garanteras kapacitet över längre perioder emedan andra enbart tilldelas kapacitet från år till annat. Prioriteringsmodellen för kapacitetstilldelning för olika tågtyper är helt avgörande för den lokala och regionala tågtrafikens utveckling. Det är av stor vikt att pendeltågstrafik och regionaltågstrafik har garanterade

tåglägen eftersom denna trafik har stor betydelse för arbetspendlingen i storstadsregionen och dessutom bär den största resandemängden, kapacitet ska prioriteras för tåg med många resenärer.

Utredningen bedömer ytterligare spårkapacitet till "några tiotals miljarder" (2.4.6) och att det inte ingår i kostnadsberäkningen för höghastighetsjärnvägen. Detta och att kapacitetstillträdet är oklart är två mycket stora osäkerheter som bör belysas tydligare.

Med anledning av det redan idag ansträngda läget för storstadsregionerna är det viktigt att klarlägga trafikeringsprinciperna (2.4,1) tydligare. Det är avgörande både för kostnaden av upphandlad trafik och för attraktionskraften hos potentiella kommersiella operatörer. Storstadsregionerna kan inte acceptera att lokaltrafiken kommer till korta på grund av den interregionala trafiken.

Stockholms läns landsting anser att det behöver förtydligas hur en eventuell "anpassning" av banavgifterna kan te sig. Att den långsammare trafiken ska tvingas subventionera den snabbare ser vi inte som en attraktiv lösning då Stockholms läns landsting och andra redan förutsätts medfinansiera projektet på andra sätt. Landstinget anser därmed att pendeltågstrafiken inte får drabbas av högre banavgifter till följd av finansieringen av höghastighetsjärnvägen.

Stockholms läns landsting ställer sig mycket tveksam till uttalandet om att "allmän trafikplikt endast ska införas där det saknas förutsättningar för kommersiell drift" (2.7.2). Det är inte Stockholms läns landstings syn att kommersiell trafik har automatiskt företräde.

Stockholms läns landstings bedömning är att utredningen relaterar mer till internationella jämförelser än att det faktiskt har gjorts en analys av vad som skulle bli en rimlig banavgiftsnivå om man utgår från den tänkta produktionen och vad det kan tänkas kosta att underhålla infrastrukturen (bilaga 3). Kostnadsanalysen är i huvudsak produktionsinriktad och det finns risk att kalkylerna underskattar kostnaderna som krävs för att faktiskt generera kundtillväxten i form av exempelvis marknadsföring och andra försäljningskostnader. En annan oklarhet är om banavgifterna är tänkta att täcka avskrivningarna eller om det är något som staten gör.

Värdestegringsersättning är inget som stat, kommun eller landsting vunnit framgång med historiskt även om det finns vissa indikationer på att intresset från fastighetsägare är lite större nu än tidigare. Stockholms läns landsting ser det dock som svårt att med expropriation som bakgrund

motivera till frivillig ersättning, speciellt som det i storstadsregionerna enligt erfarenhet snarare är lokaltrafik än regionaltrafik som bidrar till ökade mark- och fastighetsvärden.

Enligt delrapporten (3.7.2) har storstäder störst potential för värdeåterföring. Stockholms läns landsting vill hävda att detta resonemang är att se som något av en förenkling, i egna studier har Stockholms läns landsting konstaterat att denna effekt är begränsad där det redan finns en befintlig (kollektiv)infrastruktur. Vidare är det inte säkert att en något snabbare anslutning till andra storstäder kommer att ha en markant värdeökningseffekt på de fastigheter som finns inom influensområdet för stationen. Att det kommer att ha en positiv inverkan på stadskärnorna är sannolikt, om det har en mätbar påverkan är dock inte lika säkert. Det som Stockholms läns landsting har sett är att lokaltrafik i princip måste komma till ett område utan lokaltrafik för att den ska ha en betydande påverkan, således är det belagt med en risk att se detta som en stark källa till medfinansiering.

Det finns en begränsad möjlighet för värdestegring för fastigheter i anslutning till redan befintlig infrastruktur och kollektivtrafik och Stockholms läns landsting avstyrker förslaget.

Stockholms läns landsting anser att en eventuell utbyggnad av nya stambanor är en statlig angelägenhet som ska finansieras av staten. Dessutom bör hela sträckan till och med ändpunktsstationerna innefattas i utbyggnaden av en eventuell höghastighetsjärnväg. Som det ser ut nu är anslutningarna till respektive ändpunktstation skjutna till nationell plan.

Stockholms läns landsting anser att höghastighetsjärnvägen ska innebära en ny stor statlig satsning på infrastrukturen utöver nuvarande nivå för nationell transportinfrastrukturplan. Satsningen bör inte tränga undan behov av nödvändiga satsningar i den regionala transportinfrastrukturen i nationell plan och länsplan. Detta behöver tydliggöras i kommande regeringsproposition.

Stockholms läns landsting anser att förslag om finansiering av eventuella kostnadsökningar (sid 169), måste klargöras och biläggas i förhandlingarna. Detta eftersom det blir en ytterligare kostnad utöver medfinansiering och de investeringar som storstadsregionerna förväntas göra i den lokala kollektivtrafiken. I det fall att den regionala kollektivtrafikmyndigheten också förväntas upphandla lokal/regional kollektivtrafik till ett dyrare pris på grund av höghastighetsjärnvägen måste detta inkluderas i kostnaderna för Sverigeförhandlingen som helhet.

### **Rättsliga aspekter**

I delrapportens avsnitt 3.5.1 konstateras att vissa lagändringar har trätt i kraft för att underlätta kommunala medfinansieringsbidrag. Vad gäller lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter ("befogenhetslagen"), framhålls att ändringarna innebär att "...kommuner och landsting får lämna bidrag till byggande av väg och järnväg som staten ansvarar för om det är till nytta för invånarna även om den finansierade åtgärden geografiskt ligger utanför den administrativa gränsen för verksamhetsområdet i fråga" (SOU 2016:3 s. 109).

De rättsliga möjligheterna att medfinansiera järnväg utanför det egna geografiska området är troligen något snävare än delrapporten antyder. Äldre rättspraxis har krävt inte bara att nyttan påvisas för kommuninvånarna, utan också att insatsen står i proportion till nyttan. Befogenhetslagen ställer följaktligen krav på särskilda skäl för att bidrag ska få ges utanför kommungränsen (2 kap 1 § jämförd med 1 kap 2 § sista stycket befogenhetslagen).

Det kan vidare uppstå gränsdragningssvårigheter i enskilda fall kring om bidrag gäller byggande av statlig järnväg i befogenhetslagens mening eller avser andra infrastruktursatsningar där det saknas tydliga rättsregler att luta sig mot vid ev. medfinansiering — om man bortser från den yttre ram som utgörs av den allmänna kommunala kompetensen, dvs. 2 kap 1 § kommunallagen (1991:900).

### **Samarbete mellan Stockholm, Malmö och Göteborg**

Inför förhandlingar inom ramen för Sverigeförhandlingen har ett samarbete mellan städerna Stockholm, Göteborg och Malmö samt Region Skåne, Västra Götalandsregionen och Stockholms läns landsting inletts under 2015.

Under februari 2016 överlämnades ett gemensamt brev till Sverigeförhandlingen från parterna ovan. De gemensamma ståndpunkterna mellan storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö i Sverigeförhandlingen beskrivs nedan och landstinget vill poängtera att dessa fortfarande är aktuella:

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 utbyggnaden 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.



**§ 82****Yttrande över delrapport från Sverigeförhandlingen:  
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella  
förutsättningar (SOU 2016:3)**

LS 2016-0119

**Ärendebeskrivning**

Näringsdepartementet har genom remiss bjudit in Stockholms läns landsting att yttra sig över delrapport från Sverigeförhandlingen:  
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3).

**Beslutsunderlag**

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 17 mars 2016  
Förslag till yttrande  
Sammanfattning av delrapport från Sverigeförhandlingen:  
Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

**Förslag och yrkande**

På sammanträdet föreligger landstingsrådsberedningens förslag i skrivelse den 30 mars 2016 (bilaga).

**Landstingsstyrelsens beslut**

Landstingsstyrelsen beslutar enligt landstingsrådsberedningens förslag

*att* avge yttrande till Näringsdepartementet över delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3) i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande.




**Särskilt uttalande**

Dan Kareliusson (SD) anmäler ett särskilt uttalande från Sverigedemokraterna till protokollet (bilaga).

---

Beslutsexpediering:  
Näringsdepartementet  
Landstingsdirektören  
Akt

---

			Exp. datum	Sign.
Ordförande	Justerare	Justerare		

Landstingsstyrelsen

**Yttrande över delrapport från Sverigeförhandlingen:  
Höghastighetsjärnvägens finansiering och  
kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)**

Föredragande landstingsråd: Torbjörn Rosdahl

**Ärendebeskrivning**

Näringsdepartementet har genom remiss bjudit in Stockholms läns landsting att yttra sig över delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3).

**Förslag till beslut**

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge yttrande till Näringsdepartementet över delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3) i enlighet med landstingsdirektörens förslag till yttrande.

**Landstingsrådsberedningens motivering**

Regeringen har genom Sverigeförhandlingen inlett ett arbete med investeringar i transportinfrastruktur, höghastighetståg och kollektivtrafik.

I direktiven till Sverigeförhandlingen återfinns uppdraget att ta fram principer för finansieringen och en utbyggnadsstrategi för höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö.

Stockholms läns landsting bedriver ett långsiktigt och målmedvetet arbete med att säkerställa god, robust och tillgänglig kollektivtrafik i Stockholms län. Om regeringen avser påbörja planering för höghastighetsjärnväg behöver detta ske så att den regionala kollektivtrafiken inte riskerar att trängas undan.

**Beslutsunderlag**

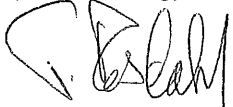
Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 17 mars 2016

Förslag till yttrande

Sammanfattning av delrapport från Sverigeförhandlingen:

Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar

(SOU 2016:3)



Torbjörn Rosdahl



Carl Rydingstam

**SVERIGEDEMOKRATERNA****SÄRSKILT UTTALANDE****(LS 2016-0119)****2016-04-12****SÄRSKILT UTTALANDE ANGÅENDE YTTRANDE ÖVER DELRAPPORT FRÅN  
SVERIGEFÖRHANDLINGEN: HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄGENS FINANSIERING OCH  
KOMMERSIELLA FÖRUTSÄTTNINGAR (SOU 2016:3) (LS 2016-0119)**

Sverigedemokraterna ser mycket oroande på de höga kostnader som en höghastighetsjärnväg innebär.

När projektet lanserades var projektet beräknat till dryga 100 miljarder. Idag handlar projekteringen om det tredubbla, uppemot 320 miljarder och då är ett antal nödvändiga tilläggsprojekt på tiotals miljarder inte medräknade. Detta ska sättas i relation till 2015 års utgifter för både utveckling och vidmakthållande av statens transportinfrastruktur på cirka 40 miljarder. Som var och en rimligen förstår skulle HSR för överskådlig framtid bli ett svart hål i budgeten. Konjunkturinstitutet beräknar att staten behöver subventionera varje tågresa med 700–800 kronor.

Kostnaderna är helt enkelt inte försvarbara i ett glesbefolkat land som Sverige.

Man får dock inte glömma att svensk infrastruktur är mer än bara tåg. Den överväldigande delen trafik sker på väg som är överlägsen vad gäller flexibilitet och nya tekniska lösningar. Miljövänliga och självkörande elbilar står för dörren, vilket i en snar framtid kommer innebära en revolution gällande vår syn på transporter. Men då får man inte låsa framtida generationer i gammal teknik.

Sverigedemokraterna anser att planerna på höghastighetsjärnväg (HSR) genom den så kallade Sverigeförhandlingen bör avbrytas.