



KS § 40

KS-KcS 2016/15 532

Delrapport från Sverigeförhandlingen – Höghastighetsjärnvägens finansiering och förutsättningar (SOU 2016:3)

Kommunstyrelsens beslut

1. Yttrandet vad gäller höghastighetsjärnvägens finansiering och förutsättningar, daterat 2016-03-01 antas.

Ärendebeskrivning

Näringsdepartementet har gett Valdemarsviks kommun möjlighet att lämna synpunkter på Sverigeförhandlingens andra delrapport vad gäller höghastighetsjärnvägen. Rapporten hanterar i huvudsak tre frågor, motiv och syfte, trafikering och tillträde till banan samt finansiering. Yttrandet är uppdelat i dessa delar och inleds med ett antal övergripande synpunkter.


Beslutsunderlag


Kommunchefens skrivelse 2016-03-14 med förslag till yttrande.

Beslutet skickas till:

Kommunchefen, akten
Näringsdepartementet

Justerare

 Helen Johansson Kokkonen (S)

 Per Hollertz (M)

.....



Näringsdepartementet

Delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3). Ert diarienummer N2016/0179/TIF

Bakgrund

Näringsdepartementet har gett Valdemarsviks kommun möjlighet att lämna synpunkter på Sverigeförhandlingens andra delrapport. Rapporten hanterar i huvudsak tre frågor, motiv och syfte, trafikering och tillträde till banan samt finansiering. Yttrandet är uppdelat i dessa delar och inleds med ett antal övergripande synpunkter.

Övergripande synpunkter

Valdemarsviks kommun ser ett stort värde i att Norrköpings kommun tillsammans med Sverigeförhandlingen och Trafikverket skapar ett sammanhållet trafiksystem, där höghastighetsjärnvägen är ett nytt och viktigt tillskott. För Valdemarsviks kommun är samplaneringen av en effektiv regional kollektivtrafik med trafiken på den nya höghastighetsjärnvägen mycket värdefull. Satsningarna blir lönsamma och kommersiellt intressanta att trafikera genom en kombination av ändpunktstrafik samt snabb stor- och inomregional trafik på den nya järnvägen.

Satsningarna skapar förutsättningar för svenskt näringsliv att utvecklas liksom för ökat bostadsbyggande. Norrköpings kommun har länge planerat för utvecklingen och även genomfört förberedelser inför Ostlänkens utbyggnad. Valdemarsviks kommun har följt detta arbete och har ett stort intresse i att staten bidrar med sina delar i den extraordinära satsning, som höghastighetsjärnvägen innebär.

Genom en helhetssyn på transportsystemet för både person- och godstransporter, tydliggörs aktörernas roller och ansvar. Vi är dock angelägna om att Trafikverkets och Norrköpings kommuns arbete och tidplaner ska vara styrande och att förhandlingar med andra aktörer inte får försena Ostlänkens fortsatta planering och genomförande.



Trafikering

Effekterna av förbättrad infrastruktur uppstår först när trafikeringen blir tillräckligt attraktiv. Utifrån resonemanget om ändamål är det för Valdemarsviks kommun viktigt att både höghastighetståg och snabba regional-tåg trafikerar i 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. Vi är överens med Norrköpings kommun om att staten måste säkerställa att den trafikering som är utgångspunkten för nyttoanalyserna förverkligas.

Värdeåterföring

Sammantaget är möjligheterna för värdeåterföring begränsade utanför de allra största storstadsområdena. Valdemarsviks kommun delar Norrköpings kommuns bedömningar och anser inte att värdeåterföring kommer att 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 infrastrukturskatt 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. Vi vet att Norrköpings kommun under lång tid har planerat omvandling av centrala områden, framförallt närmast resecentrum, 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.

Valdemarsviks kommun planerar för att vara rustad så att både bostadsbyggande, nya företagsetableringar och expansion av befintligt näringsliv stimuleras med förbättrade kommunikationer och kortare resvägar. Vi ser att vår bostads- och arbetsmarknad hör nära ihop med den i Norrköping.

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.



Specifika synpunkter

Motiv och syfte

Sverigeförhandlingen beskriver ett syfte som mycket ensidigt fokuserar på ändpunktsmarknaderna. Även om man också nämner regional trafik och avlastning av nuvarande banor så är målen nästan undantagslöst formulerade för trafikering mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Höghastighetsjärnvägen måste ses som en del i hela transportsystemet och både kunna trafikeras utifrån behoven för ändpunktsresande och regional pendling.

Sverigeförhandlingen målar upp en konflikt mellan ändpunktsresande och resande på delsträckor som är mycket olycklig. Eftersom hälften av resenärerna med höghastighetståg förväntas kliva på eller av på någon av de mellanliggande stationerna blir det svårt att förstå Sverigeförhandlingens ensidiga fokus på restiden mellan ändarna.

När det gäller snabba regionaltåg skapar det förutsättningarna för den regionförstoring som är en förutsättning för att lösa företagets kompetensförsörjning och medborgarnas möjligheter till bra bostäder. Det är trots allt regioner med goda möjligheter till daglig pendling, inom en timme, som är viktigast för Sveriges tillväxt.

Valdemarsviks kommun instämmer i att det är viktigt att separera snabba och långsammare tåg på nya och befintliga banor för att skapa kraftigt ökad kapacitet. Men det innebär inte att all regiontrafik ska gå på befintliga banor.

Trafikering och tillträde till banan

Sverigeförhandlingens slutsats är att det inte får gå för långsamma tåg på den nya banan och att det inte får vara för många stationer. Valdemarsviks kommun instämmer i princip i den slutsatsen. Men avvägningen mellan stopp, så att resenärer kan kliva av och på, och restid är inte så enkel. Med Sverigeförhandlingens ensidiga fokus på ändpunkterna finns risken att det inte finns stationer i den omfattning som behövs för att få resenärer.

Sverigeförhandlingen förslår att hopkopplingen mellan nya och befintliga banor ska minimeras. Valdemarsviks kommun är frågande till den slutsatsen. Det försämrar möjligheterna till återställning vid störningar men också flexibiliteten i trafikering. Hur trafikeringen kommer se ut är det faktiskt ingen som riktigt vet, viket Sverigeförhandlingen mycket riktigt påpekar. Att då bygga en anläggning som begränsar operatörernas flexibilitet uppfattar vi som kortsynt.

Sverigeförhandlingen konstaterar att central placerade stationer är viktigt för att få de positiva effekterna i form av bostadsbyggande, totala restider mm som krävs för att nyttorna ska uppstå. Valdemarsviks kommun instämmer i den slutsatsen och vill påstå på att det är avgörande för utvecklingen.



resurser för lokala åtgärder. Att göra kommunerna till mellanhand i överföringen av värdeökningar från exploatörer till staten skapar oklarheter och överför risker på kommunerna som man inte har rådighet över.

Värdeåterföring via frivilliga avtal och kommunala planvinster har ytterligare brister. Exploateringar i centrala delar av tätorter är oftast kostsamma och, åtminstone i mindre och medelstora städer, några överskott skapas oftast inte. Beräkningarna av dessa nyttor är dessutom inte så enkla och om det inte kan ske på ett gemensamt sätt, lika för alla, riskerar de att skapa orättvisa konkurrensförhållanden. I förslaget ska kommunerna först sluta avtal med staten om medfinansiering, och därmed säkerställa att höghastighetssystemet förverkligas, därefter ska kommunerna förhandla med exploatörer. Då har motiven för exploatörens bidrag försvunnit, eftersom höghastighetssystemet redan är garanterat.

Valdemarsviks kommun noterar dessutom att statens förändringar av kommunens möjlighet att ta ut kostnader från exploatörer genom avtal kraftigt begränsats genom senaste tidens lagändringar. Här kommer nu ett förslag som ska få kommunerna att ta höjd för exploatörernas kostnader, för att överföra medel till staten. Ett sätt att lösa frågan är att låta infrastrukturen omfatta alla fastigheter inom ett område nära stationerna. Det skulle vara enklare, tydligare och rättvisare. Valdemarsviks kommun anser att en sådan skatt ska vara statlig.

En lösning där ökade fastighetsvärden inte blandas in i eventuell kommunal medfinansiering skulle dessutom förenkla förhandlingen. Valdemarsviks 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 nyttor ska uppstå och bör utgöra kommunernas medfinansiering. En kommunal medfinansiering av den statliga järnvägsanläggningen riskerar att tränga undan lokala investeringar.

Förslaget att likställa kommersiella lokaler i stationer med övriga lokaler skattemässigt är bra. Det innebär att förutsättningarna för kommersiella verksamheter är lika oavsett om man är lokaliserad i stationsbyggnaden eller i en byggnad bredvid.

Sverigeförhandlingen föreslår att flygskatt ska användas för att finansiera höghastighetsbanan. Om målet är att styra resande från flyg till tåg kan förslaget både ha styrande effekter och vara finansiering. Det finns därmed likheter med trängselskatten som både styr mot minskad bilanvändning och används för att finansiera satsningar på lokal kollektivtrafik.

Helen Johansson-Kokkonen
Kommunstyrelsens ordförande