



**VARBERGS
KOMMUN**

Yttrande

2016-03-29

1 (5)

Dnr: KS 2016/0033-4

Näringsdepartementet

Dnr N2016/00179/TIF



Yttrande över Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar SOU 2016:3

Inledning

Varbergs kommun lämnar härmed yttrande över Sverigeförhandlingens betänkande om höghastighetsbanornas finansiering och kommersiella förutsättningar.

Synpunkter i sammanfattning

- Vi instämmer i formuleringarna om syfte och mål med utbyggnaden. Vi vill poängtera att även Göteborg – Malmö är en relation som behöver uppmärksammas.
- För oss är Västkustbanan viktigast som anslutningsbana via Göteborg/Mölndal. Även Viskadalsbanan till Borås, Markarydsbanan till Hässleholm och orter längs sträckan Jönköping – Malmö kan utgöra lämpliga påstigningsorter för Varberg och Halland.
- För Varberg och övriga Halland är Mölndal en viktig anslutningspunkt till höghastighetsnätet och för snabba resor till Landvetter flygplats.
- Beslutade projekt i nuvarande planer får inte påverkas av de nya stambanorna.
- Vi instämmer i att höghastighetsbanorna ska finansieras på annat sätt än genom anslag i statsbudgeten. Byggandet av höghastighetsbana får inte inverka negativt på möjligheten att finansiera och genomföra andra viktiga infrastrukturprojekt i Sverige. Dessutom måste underhållsskulden arbetas av.

POSTADRESS	BESÖKSADRESS	TELEFON	ORGANISATIONSNUMMER	E-POSTADRESS
Varbergs kommun	Engelbrectsgatan 15, Östra Vallgatan 12 (hiss)	0340-880 00	212000-1249	ks@kommunen.varberg.se
432 80 Varberg	432 80 Varberg	TELEFAX 0340-67 64 52		WEBBPLATS www.varberg.se

- Sverigeförhandlingens uppdrag bör även omfatta sträckorna in till respektive ändpunkt. Det innebär också att finansieringen av dessa sträckor ingår i uppdraget och ska finansieras på annat sätt.
- Även kostnaden för åtgärder på anslutningsbanor bör ingå i kalkylen för höghastighetsnätet och finansieras på annat sätt än genom årliga anslag i statsbudgeten.
- Trafikverket bör ges i uppdrag att, tillsammans med de regionala planupprättarna och kollektivtrafikmyndigheterna, skyndsamt utreda vilka banor som kan vara aktuella som anslutningsbanor.
- Höghastighetsnätet ska förbehållas tåg med hög hastighet och ska enbart trafikeras av interregional och storregional trafik.
- Val av stationsorter behöver styras av resenärsnytta och resbehovspotential mer än av viljan till medfinansiering och bostadsbyggande.

Syfte och mål

I avsnitt 2.9 redovisas de överväganden som Sverigeförhandlingen gjort i olika avseenden. Även syfte och mål med att investera i ett höghastighetsnät redovisas. Förhandlingspersonen efterfrågar tydligare riktlinjer för det fortsatta arbetet. Vi betraktar detta avsnitt som det viktigaste i hela betänkandet. Det är ju syfte och mål som styr valen av utbyggnadsstrategi med flera strategiska ställningstaganden.

Vi instämmer i stort i förslaget till syfte och mål för utbyggnaden av nya stambanor. Betänkandet behandlar dock relationen Göteborg – Malmö knapphändig. Vi vill betona att det i sig är en viktig reserelation mellan ändpunkterna men att det även på västkustbanan finns betydande tillväxtpotential kopplat till regional och storregional trafikering. Även landets andra och tredje städer i storlek och regionerna mellan dem måste knytas ihop med snabb tågtrafik.

De nya stambanorna ska förbehållas tåg med hög hastighet och ska enbart trafikeras av interregional och storregional trafik.

Utbyggnadsstrategi

Vi vill lägga till att utbyggnaden bör börja i ändpunkterna. Därmed menar vi också att förhandlingspersonens uppdrag bör omfatta hela sträckan in till

ändpunkterna, det vill säga Stockholm C, Göteborg C och Malmö C. Skälet är att det är uppenbart att kapaciteten på dessa sträckor måste öka då de är flaskhalsar redan i nuvarande system.

Vi instämmer i att Trafikverket behöver följa den tekniska utvecklingen för byggande av höghastighetsjärnväg och även ta del av utvärderingar som troligen görs.

Det är mycket angeläget att ta fram urvalskriterier för stationsorter. De som föreslås i utredningen är bra att utgå ifrån. Det är naturligtvis också angeläget att ta fram kriterier för stationslägen.

Eftersom dessa kriterier ännu inte är fastställda kan förhandlingspersonens förslag till stationsorter inte betraktas som annat än preliminära. Varberg och övriga Halland anser exempelvis att Mölndal är en mycket viktig bytespunkt för resenärer till Landvetter flygplats och en lämplig stationsort utifrån flera aspekter. Halland kommer att bidra med fler resenärer i Mölndal än i Mölnlycke samtidigt som kapaciteten mellan Mölndal och Göteborg C under alla omständigheter måste öka. Genom en station i Mölndal kan två problem lösas samtidigt. En station i Mölndal gör en stor nytta för Halland särskilt om storregionala tåg kan köra till och från Halland ut på Götalandsbanan.

Vi förordar att resenärsnyttan och potentiellt passagerarunderlag får väga tyngre i kriterierna än medfinansiering och bostadsbyggande.

Kommersiell trafik

Ramavtal för trafik på de nya stambanorna kan vara ett verktyg för att ge kommersiella aktörer rimlig framförhållning. Detta och andra verktyg bör prövas även på befintliga banor. Här vill vi erinra om synpunkterna gällande syftet med de nya stambanorna och att systemet för tilldelning av kapacitet ska utformas efter syftet och på ett sätt som gör att målen nås.

De förutsättningar som företrädare för den kommersiella trafiken anger som viktiga behöver tillgodoses i största möjliga utsträckning. Det måste finnas en företagsekonomisk nytta för trafiken i kombination med den samhällsekonomiska nyttan.

Finansiering

Vi är i grunden positiva till nya stambanor med hög hastighet. Farhågor kan dock resas för de konsekvenser som planering, byggande och drift av de nya stambanorna kan riskera medföra för de befintliga banorna. Vi vill därför

markera att utbyggnad av nya höghastighetsbanor inte får ske på bekostnad av finansiering och genomförande av andra viktiga infrastrukturprojekt i Sverige. Dessutom finns en stor underhållsskuld att hämta in som inte längre kan skjutas på framtiden. Även om höghastighetsbanorna inklusive anslutningsbanor finansieras på annat sätt behövs därför en högre total ram för nationell plan och regionala planer.

Anslutande banor

Vi instämmer i att höghastighetsbanorna måste finansieras på annat sätt än genom årliga anslag i statsbudgeten. Vi vill också att regeringen/Sverigeförhandlingen överväger att även inkludera investeringar i anslutande banor i den del som ska finansieras på annat sätt. Skälet är att vi ser stora behov på befintliga banor, både av investeringar och medel för drift, underhåll och reinvesteringar. En höjning av hastigheten till 250 km/h på Västkustbanan skulle ytterligare öka nyttan av investeringen i nya stambanor. På samma sätt medför investeringar som resulterar i högre hastighet och kortare restid på Markarydsbanan, HNJ-banan samt Viskadalsbanan större nytta av stationer i Hässleholm, Värnamo och Borås.

En sak som påverkar investeringskostnaden för de nya stambanorna är naturligtvis hur många delar som ingår. Förutom själva höghastighetsbanorna mellan Järna, Mölnlycke och Lund, vill vi att även anslutningsbanor och den sista delen in mot ändpunkterna ingår i kalkylen.

Vi förordar att anslutningsbanorna ingår i totalkalkylen och finansieras på annat sätt. Vilka banor som ska ingå och vilka åtgärder som ska vidtas behöver arbetas fram i samverkan mellan Trafikverket, de regionala planupprättarna och kollektivtrafikmyndigheterna.

Trafikverket bör därför ges i uppdrag att, tillsammans med de regionala planupprättarna och kollektivtrafikmyndigheterna, skyndsamt utreda vilka banor som kan vara aktuella som anslutningsbanor

Ny fast förbindelse över Öresund

I kapitel 5 behandlas frågor som hänger samman med framtida lösningar i Helsingborgsområdet inklusive ny fast förbindelse över Öresund. Varberg och Halland är mycket angelägna om att dessa frågor får en snar lösning och att det inkluderar Västkustbanan delen Maria – Knutpunkten. Vi ser fram emot kommande redovisning och att den innehåller en tydlig plan för det fortsatta arbetet.

2016-03-29

5 (5)
Dnr: KS 2016/0033

Varbergs kommun



Ann-Charlotte Stenkil
Kommunstyrelsens ordförande

Ks § 41

Dnr KS 2016/0033

Remissvar - delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. skicka yttrande daterat den 29 mars 2016 till Näringsdepartementet som svar från Varbergs kommun
2. paragrafen justeras omedelbart.

Beskrivning av ärendet

Varbergs kommun har fått möjlighet att yttra sig över en delrapport från Sverigeförhandlingen gällande höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar.

Beslutsunderlag

Samhällsutvecklingskontorets beslutsförslag den 8 mars 2016.

Remiss – höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar.

Övervägande

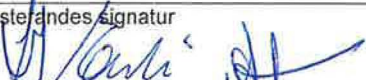

En av de viktigaste frågorna för Varberg och Varbergs omland är anslutningsmöjligheterna till både det kommande höghastighetsjärnvägsnätet och det redan befintliga järnvägssystemet. I detta är Viskadalsbanans utveckling av mycket stor vikt för både Varbergs kommun, omkringliggande kommuner samt region Halland och Västra Götalandsregionen.

Bedömningen är att Viskadalsbanan kommer att vara en viktig anslutande bana. Frågan bör även arbetas med och tydliggöras i övriga löpande kontakter med Trafikverk, regioner och kommuner.

Arbetsutskottet har behandlat ärendet den 15 mars 2016, § 109.

Protokollsutdrag

Region Halland
Samhällsutvecklingskontoret

Justerandes signatur 	Utdragsbestyrkande 	Datum 30/3-16
---	--	------------------