

**Yttrande**

Datum 2016-03-22

Diarienummer RS 179-2016

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
105 33 Stockholm  
N2016-00179-TIF  
[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[peter.kalliopuro@regeringskansliet.se](mailto:peter.kalliopuro@regeringskansliet.se)

## Yttrande över "Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)"

Västra Götaland ser positivt på Sverigeförhandlingens målsättning att bygga en ny stambana mellan Göteborg och Stockholm, med potential att öka det nationella, storregionala och regionala resandet med tåg.

Det föreslås generella medfinansieringslösningar och system med eventuella lagändringar och införande av nya typer av skatter. Detta inom ramen för en förhandling. Utredningen är omfattande och beskriver Sverigeförhandlingens utgångspunkter och förutsättningar utifrån dess kommersiella förutsättningar.

Komplexiteten i ett projekt av den här storleken gör att effekterna är svårberäknade och högst osäkra. Vi anser att ytterligare analyser måste göras innan vi kan lämna synpunkter på detaljnivå. Vi lämnar därför övergripande synpunkter enligt nedan.

### Övergripande synpunkter

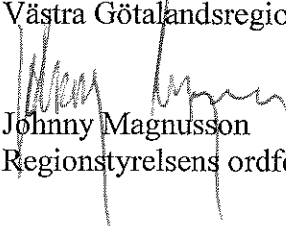
- Götalandsbanans betydelse för regional tillväxt och utveckling framkommer inte i tillräcklig grad. Nu när kostnaden ökat har besparingar gjorts genom att ta bort stationer trots att det är tillsammans med regionnyttan som projektet får bättre samhällsekonomi.
- Styrning, kontroll och flexibilitet är beskrivet endast utifrån statligt perspektiv. Förslag till samverkansmodeller saknas helt. Dvs hur får kommuner/regioner insyn, kontroll etc i de projekt som medfinansieras.
- Vi kan konstatera att kunskapen om Västsveriges situation, där bussar med en minuts mellanrum ska ersättas med regiontåg måste bli tydligare.
- Trafikverkets senaste kapacitetsstudier visar att det inte blir möjligt att utveckla sträckan Göteborg - Borås med tillräckligt bra regiontågstrafik med bara en höghastighetsbana.
- Utredningen visar på många risker och pekar på att ytterligare analyser behöver göras samt att effekterna är svårberäknade och högst osäkra.
- Många olika finansieringskällor föreslås men avser i grunden mer eller mindre samma skattebetalare, vilket behöver beaktas i ett långsiktigt perspektiv
- Komplexa lösningsförslag och osäkra nyttoeffekter. Ställt i relation till helheten är det en relativt sett liten del av finansiering som uppnås med förslaget.
- De olika finansieringsförslagen som föreslås ger en bild av att det finns risk för överlapp, dvs "dubbelbeskattning".


- Förslagen riskerar att förskjuta gränsen mellan statens och kommuner/regioners ansvar och i förlängningen ändra den rådande finansieringsöverenskommelsen i grunden. Vi bör istället utveckla bra modeller för samverkanslösningar.

Avslutningsvis hänvisar vi till de tolv punkter som vi (städerna Stockholm, Göteborg och Malmö samt Region Skåne, Västra Götalandsregionen och Stockholms läns landsting) överlämnat till Sverigeförhandlingarna enligt nedan:

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 utbygganden 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.

Regionstyrelsen  
Västra Götalandsregionen

  
Johnny Magnusson  
Regionstyrelsens ordförande

  
Ann-Sofi Lodin  
Regiondirektör