

Handläggare
Kahlström Ola

Datum
2016-03-02

Diarienummer
KSN-2016-0190

Kommunstyrelsen

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

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att godkänna förslag till yttrande enligt bilaga.

Sammanfattning

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Förhandlingspersonerna ska slutredovisa sitt uppdrag senast den 31 december 2017. Tre delredovisningar ska göras. Denna remiss gäller den andra delredovisningen som behandlar en analys av kommersiella förutsättningar för dessa nya stambanor samt möjliga finansieringsprinciper inklusive legala förutsättningar för differentierade särskilda banavgifter.

Förhandlingspersonerna menar att en utbyggnad av höghastighetsjärnväg

- I första hand ska möjliggöra snabb, punktlig och konkurrenskraftig ändpunktstrafik med tåg mellan Stockholm C och Göteborg C/Malmö C.
- I andra hand ska möjliggöra snabb, punktlig och konkurrenskraftig storregional trafik med tåg.
- I tredje hand ska bidra till att frigöra kapacitet på befintlig Västra och Södra stambana för en kombination av mer regionaltrafik, godstrafik och bättre punktlighet.

De kommersiella förutsättningarna för höghastighetstrafik bedöms främst finnas mellan storstäderna samt till de större städerna Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås. Ytterligare stationer föreslås, men primärt för annan trafik.

Förhandlingspersonerna anser att det mot bakgrund av höghastighetsjärnvägens stora investeringsnivå inte är rimligt att den belastar det årliga infrastrukturanslaget utan att det är rimligt att överväga lånefinansiering som betalas tillbaka med anslag. För att minska

länestorleken bör försäljning av tillgångar övervägas. Kostnaderna bedöms av Trafikverket vara mellan 190-320 miljarder kronor.

Övriga intäktskällor bedöms kunna stå för mellan fem och tio procent av kostnaderna och sker via medfinansiering från kommuner och landsting. Medfinansiering ska baseras på de nyttor kommuner och landsting får från framför allt ökade fastighetsvärden. Dessa nyttor kan realiseras bland annat via planvinster från kommunal mark, värdestegringsersättning via exploateringsavtal samt infrastrukturskatter. Även finansierande banavgifter kan användas.

Ärendet

Föredragning

I förslaget till yttrande påpekas att Uppsala kommun är en del av Stockholmsregionen och att man på ett betydande sätt kan bidra till måluppfyllelse för Sverigeförhandlingen om ett sådant tilläggsuppdrag skulle komma.

Kapaciteten på anslutande banor, såsom Ostkustbanan, behöver säkerställas mot bakgrund av den ökade trafik som kan förväntas. Höghastighetstrafiken bör i första hand omfatta ändpunktstrafiken mellan storstäderna, och i andra hand trafik till mellanliggande stationer. Det ställer krav på att förutsättningarna och utvecklingsmöjligheterna för den övriga trafiken säkras i kapacitetstilldelningen.

Vidare understryks att en utbyggnad av höghastighetsbana måste finansieras utöver det årliga infrastrukturanslaget baserat på nationell plan. Det är rimligt att lånefinansiera i riksgälden samt att minska lånebehovet genom att sälja statliga tillgångar.

Ekonomiska konsekvenser

Uppsala kommun har tillsammans med Regionförbundet Uppsala län och Landstinget Uppsala län tidigare hemställt till regeringen att inkludera kommunen i Sverigeförhandlingarna. Denna begäran upprepas i yttrandet. Om regeringen skulle ge ett tilläggsuppdrag till Sverigeförhandlingen eller annars ge ett nytt uppdrag till en förhandlingsperson innebär det ekonomiska konsekvenser för kommunen. I dagsläget är medfinansiering av ett stationsläge i Bergsbrunna aktuellt. Tidiga schablonmässiga kostnadskalkyler inom ramen för översiktsplanarbetet visar en kostnad på mellan 100 och 300 miljoner kronor för en sådan station. Intervallet beror på om endast pendeltåg eller både pendeltåg och regiontåg av typ Uppsalapendeln ska göra uppehåll. Till detta kommer utbyggnad av gator och gång- och cykelbanor som kopplar stationsläget till sin omgivning.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Mats Norrbom
Stadsbyggnadsdirektör

Handläggare
Kahlström Ola

Datum
2016-03-16

Diarienummer
KSN-2016-0190

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

Uppsala kommun har mottagit en remiss från Sverigeförhandlingen, delrapport angående höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar.

Kommunstyrelsen anför följande.

Övergripande budskap och synpunkter

Uppsala kommun har tillsammans med Regionförbundet Uppsala län och Landstinget Uppsala län tidigare hemställt till regeringen att Sverigeförhandlingens uppdrag bör utökas till att även omfatta Uppsala kommun på motsvarande sätt som Helsingborg inkluderats i storstadsområdet Malmö/Lund. Som en del i rikets kanske viktigaste utvecklingsaxel Stockholm-Arlanda-Uppsala har skälen i övrigt utvecklats i den hemställda. Några tillägg till detta utvecklas nedan.

Uppsala är en integrerad del av Stockholmsregionen. Kommunens starka befolkningstillväxt, höga bostadsbyggande och starka tillväxt inom nationellt viktiga branscher som life science och ICT bidrar till Stockholmsregionens och nationens globala konkurrenskraft. En grundläggande förutsättning för att Uppsala ska kunna bli en ännu bättre möjliggörare för bostadsbyggande och tillväxt inom nämnda branscher och innovationssystem är att kapaciteten på Ostkustbanan är sådan att trafiken kan motsvara behoven i en funktionellt integrerad region.

Uppsala, och för den delen även Knivsta, kan med investeringar i Ostkustbanan starkt bidra till Sverigeförhandlingens måluppfyllelse. Enbart inom gångavstånd från ett stationsläge i Bergsbrunna kan 6 000 bostäder tillkomma. En samhällsutveckling runt stationsläget, tillsammans med förbättrad tillgänglighet mellan staden i övrigt och stationsläget, för samman Uppsala- och Stockholmsregionerna och förbättrar tillgängligheten till viktiga målpunkter, såsom SLU och Uppsala universitet eller Arlanda, Kista och Hagastaden, för att nämna några exempel. Jämför gärna med Hyllie i Malmö i stråket Malmö-Kastrup-Köpenhamn.

Nya Ostkustbanan och Dalabanans intressenter, arbetar intensivt för att få till stånd välbehövliga kapacitetsförbättringar och förkortade restider mellan Gävle och Härnösand samt till Dalarna. Det kommer att medföra ökad trafik. De viktigaste målpunkterna för dessa regioner är Arlanda och Stockholm. Eftersom kapaciteten redan nu är ansträngd mellan Uppsala och Stockholm, kommer en ökad trafik inte att vara möjlig om inte åtgärder längs denna sträcka vidtas. I Sverigeförhandlingens uppdrag rörande järnvägsutbyggnader i norra Sverige behöver detta beaktas och utredas. Konkret handlar det framförallt om att förstärkningen till fyra spår mellan Stockholm och Uppsala måste prioriteras.

Som en nordlig nod i Stockholmsregionen och Sveriges fjärde storstad är det viktigt att Uppsala, tillsammans med Arlanda, har tillräcklig kapacitet längs Ostkustbanan för att kunna omfattas av höghastighetstrafiken eller den storregionala trafik som också måste möjliggöras av investeringarna i höghastighetsbanor. Den ökning av tågtrafiken som denna stora satsning innebär kommer att ge behov av strategiskt placerade tågdepåer. I Uppsala kommun finns två lägen utpekade, norr och söder om Uppsala stad. En nyligen genomförd utredning visar att det nordliga alternativet är att föredra ur ett trafikeringstekniskt perspektiv.

Uppsala kommun anser att höghastighetstrafiken först och främst bör gälla trafik mellan storstadsregionerna och först i andra hand trafik till och från några andra städer längs de tänkta sträckningarna. Det ställer i sin tur krav på att säkerställa möjligheterna för utvecklad storregional trafik. På så sätt kan nyttorna med utbyggnaden maximeras.

Angående nyttjandet av banorna

Uppsala kommun delar Sverigeförhandlingens slutsats att syfte och mål med höghastighetsjärnvägarna måste tydliggöras. Eftersom Sverigeförhandlingens uppdrag gäller höghastighetsbanor är det naturligt att utbyggnaden i första hand ska möjliggöra snabb ändpunktstrafik mellan Stockholm C och Göteborg C/Malmö C. Samtidigt är det grundläggande att det fortsatta arbetet tydliggör förutsättningar och konsekvenser för övrig trafik. De måste för övrig trafik möjliggöra den långsiktighet som storregional och regional trafik är beroende av för att integrera arbets- och bostadsmarknader. Förutsättningarna måste dessutom innebära att den kraftiga trafiktillväxt som finns i den regionala och storregionala trafiken kan fortsätta. Det är trots allt främst en utveckling av denna trafik som kan bidra till ökat bostadsbyggande och mer integrerade arbetsmarknader. I detta sammanhang är den storregionala tågtrafiken i Stockholm-Mälarenregionen, såsom till exempel Linköping-Norrköping-Stockholm-Arlanda-Uppsala-Gävle, viktig. Höghastighetsbanorna, och dess koppling till andra järnvägar, måste säkerställa möjligheterna att utveckla sådan trafik.

Uppsala kommun noterar att de tekniska möjligheterna att trafikera höghastighetstågen till Arlanda och Uppsala ska utredas och säkras. Så länge det handlar om konventionell höghastighetsjärnväg, vilket föreslås av förhandlingen, torde detta vara ett mindre problem. Vad som däremot är av utomordentlig vikt är att säkerställa tillräcklig kapacitet på sträckan Stockholm- Uppsala. Sverigeförhandlingen noterar även detta behov och pekar på en möjlighet att nyttja Arlanda Express tåglägen. Det är en möjlighet som bör undersökas. Med

tanke på kapacitetssituationen på sträckan, och tillväxttakten längs stråket Stockholm-Arlanda-Uppsala, är det dock knappast en långsiktig lösning.

Uppsala kommun vill påtala att konkurrens och kapacitetstillträde är av vikt inte bara för höghastighetsjärnväg utan för järnvägen i största allmänhet. Kapacitetstilldelningen får inte bli skev mellan olika operatörer och typer av trafik. 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 storstadsregionerna och dessutom bär den största resandemängden, kapacitet ska prioriteras för tåg med många resenärer.

Utredningen bedömer att behovet av ytterligare spårkapacitet i anslutning till storstäderna innebär kostnader på ”några tiotals miljarder”, däribland sträckan Järna-Stockholm, och att det inte ingår i kostnadsberäkningen för höghastighetsjärnvägen. Detta och att systemet för kapacitetstillträdet är oklart är två mycket stora osäkerheter som bör belysas tydligare.

Angående finansiering

Uppsala kommun 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. Det är också Sverigeförhandlingens bedömning som därför föreslår lån i riksgälden som betalas tillbaka via anslag. Som komplement och för att minska lånebehovet föreslås försäljning av statliga tillgångar. Uppsala kommun delar denna uppfattning men anser att det behöver tydliggöras i kommande regeringsproposition. Ramarna och regelverket för lånefinansiering måste också vara tydligt. Lånefinansiering kan till exempel kopplas till framtida intäktskällor som banavgifter. I delbetänkandet tas möjligheten till differentierade banavgifter upp. Uppsala kommun tycker att denna finansieringsmöjlighet är intressant men det får inte innebära att annan trafik subventionerar höghastighetstrafiken.

Uppsala kommun anser att utbyggnaden av nya stambanor är en viktig statlig angelägenhet som ska finansieras av staten. Uppsala kommun berörs inte av de pågående förhandlingarna om medfinansiering men vill tydliggöra att det främst är tillgänglighetsförbättringar för storregional, regional och lokal tågtrafik som kommer att avspeglas i ökade fastighetsvärden för bostäder, och därmed möjligheten till kommunal medfinansiering. Av bland annat det skälet behöver hela sträckan till och med ändpunktsstationerna innefattas i utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen, såsom sträckan Järna-Stockholm och för den delen också fortsättningen mot Arlanda och Uppsala.

Kommunstyrelsen

Ordförande

Sekreterare