

PM 2016:60 RI (Dnr 110-94-2016)

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

Remiss från Näringsdepartementet

Remisstid den 7 april 2016

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)” hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Sverigeförhandlingen lämnade till regeringen i december 2015 en delredovisning innehållande en analys av kommersiella förutsättningar för nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö samt möjliga finansieringsprinciper för de nya stambanorna inklusive legala förutsättningar för differentierade särskilda banavgifter. Denna delredovisning är nu utskickad på remiss av Näringsdepartementet.

Delredovisningen går att läsa i sin helhet på [regeringens hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Förvaltningarna har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser rent principiellt att utbyggnaden av nya stambanor är statens ansvar. Även om remitterat förslag kring finansieringsfrågan genomförs menar kontoren att det leder till att gränsen mellan kommunernas och statens ansvar för finansiering av statens infrastruktur blir otydlig och förskjuts mot kommunerna. Kontoren förordar istället att staten lånefinansierar utbyggnaden av höghastighetsjärnväg istället för att kommunerna och regionerna lånar för att sedan låna ut till staten. Kontoren ser ingen av de föreslagna finansieringsformerna som verkningfulla och bedömer därför att de inte bör realiseras.

Kontoren anser vidare att beslut om höghastighetsjärnväg inte ska inkräkta på nationell plan eller nödvändiga prioriteringar i framtida nationella planer/länsplanen.

Kontoren finner vidare det olyckligt att Sverigeförhandlingen inte innefattar hela ändpunktstrafiken, dvs. ända in till Stockholm Central, och menar att Sverigeförhandlingen även behöver ha med utbyggnad och trafikering av höghastighetsjärnvägen till Arlanda.

Mina synpunkter

Stockholms stad välkomnar det statliga initiativet att verka för en kraftig utbyggnad av infrastruktur i landet och de tre storstadsregionerna. Staden anser dock att den princip som hitintills har funnits gällande finansiering av infrastruktur fortfarande bör råda. Det innebär i huvudsak att staten ansvarar för utbyggnad och finansiering av stambanor, riksvägar, motorleder och motorvägar, landstinget för kollektivtrafik och kommunerna för lokala vägar samt anslutningar till de övriga nätet.

Sverigeförhandlingen frångår i stort sett denna princip helt.

Stockholmsregionens kraftiga befolkningstillväxt innebär att en väl fungerande kollektivtrafik är helt nödvändig för att uppnå de mål som regionen och staden har kring bland annat framkomlighet och klimat. Stockholms stad prioriterar framförallt satsningar i regional kollektivtrafik framför nya vägar och stambanor.

Staden anser att utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen är viktig för Sverige under följande förutsättningar:

- Sträckan hela vägen till Stockholm Central ska innefattas i förhandlingen
- Utbyggnad och trafikering av höghastighetsjärnvägen till Arlanda ska innefattas i förhandlingen
- Ny spårutbyggnad för höghastighetstågen till Flemingsberg ska innefattas i förhandlingen
- Ingen undanträngning av storregional trafik eller pendeltågen får ske vid trafikering av höghastighetsjärnvägen
- Parallellt med detta ska åtgärder genomföras på befintligt järnvägsnät för att säkerställa järnvägens funktion samt att återupprätta förtroendet för järnvägen som ett transportmedel. Beslut om höghastighetsjärnväg får inte inkräkta på nationell plan eller nödvändiga prioriteringar i framtida nationella planer/länsplanen.

Stockholms stad finner det både rimligare och mer kostnadseffektivt att staten lånefinansierar utbyggnaden av höghastighetsjärnväg istället för att kommunerna och regionerna lånar för att sedan låna ut till staten. De finansieringsformer som föreslås i delrapporten finner vi ej som verkningsfulla och anser därför att de inte bör realiseras. En tillfällig infrastrukturskatt är det av förslagen i remissen som bedöms medföra minst negativ inverkan.

Det är viktigt att understryka att Stockholms stad redan idag medfinansierar drygt 9 miljarder kronor vilket är ca en fjärdedel av stadens årliga budget och stora summor för Stockholms stads medborgare.

I övrigt hänvisas till kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen "Delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)" hänvisas till vad som anförs i promemorian.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 24 mars 2016

KARIN WANNGÅRD

Bilaga

Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Att delvis bifalla förslaget till beslut

Att därutöver anföras

Vi ser en uppenbar risk för att viktiga investeringar trängs undan om planerna på höghastighetsbanor ska förverkligas. Stockholm och Sverige är i stort behov både av bättre spårtrafik och av fler bostäder men under överskådlig tid är höghastighetsbanor fel prioritering.

Grundproblemet som upplevs av många resenärer och företag är att den tågtrafik som redan finns fungerar alltför dåligt. Statens första uppgift måste därför vara att säkerställa att den nuvarande tågtrafiken fungerar bättre.

Därefter finns upprustnings- och utbyggnadsprojekt som kunde ge stor nytta på kortare tid och med mindre störningar.

Kostnaderna för höghastighetsbanor är häpnadsväckande höga, sannolikt långt över 300 miljarder kronor. Stationer och anslutningsbanor är då inte medräknade. Kostnaden motsvarar vad staten lägger på infrastrukturprojekt under 15 år. Planeringen kommer att kräva stor del av tillgängliga utredningsresurser, vilket också kan stoppa och försena andra projekt och i värsta fall kan kostnaderna komma att spilla över på andra områden som skola och omsorg.

Ett huvudproblem för höghastighetståg är att spårbunden trafik främst är lönsamt i ett regionalt perspektiv. Här riskerar Sverigeförhandlingen att göra dubbel skada. Förutom att sluka enorma resurser som kunde ha använts bättre på annat håll, ska nationell trafik alltid ha prioritet framför lokal- och regionaltåg som därför trängs undan dessa i högtrafik.

Den som tågpendlar varje dag riskerar alltså stora förseningar, medan den som reser med höghastighetstågen enstaka gånger per år alltid har företräde.

Stockholm och Sverige behöver satsa på spårtrafik men de enorma summorna som höghastighetsbanorna skulle kosta kan användas betydligt smartare till större nytta för fler människor. Därför anser vi att man omedelbart ska avbryta planeringen för höghastighetsbanor i närtid så att inte mer resurser slösas bort på förgävesutredningar.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Lotta Edholm (L) med hänvisning till Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) med hänvisning till Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Remissen är utskickad av Näringsdepartementet för synpunkter senast den 31 mars 2016.

Syfte och mål med utbyggnaden

Syftet med utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen är att den ska knyta de tre storstadsregionerna närmare varandra, bidra till utveckling i mellanliggande regioner och i övriga Sverige, bidra till mindre koldioxidutsläpp från trafiken och bidra till ett ökat bostadsbyggande. Utbyggnaden ska ske snabbt, maximera den samhällsekonomiska lönsamheten och vara kostnadseffektiv. Vidare anser Sverigeförhandlingen att utbyggnaden:

- i första hand ska möjliggöra snabb, punktlig och konkurrenskraftig ändpunktstrafik med tåg mellan Stockholm C och Göteborg C samt mellan Stockholm C och 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
- Följande mål föreslås redan nu vara styrande:
- Tåg Stockholm C–Göteborg C utan uppehåll på mellanliggande stationer ska kunna köra sträckan på högst två timmar
- Tåg Stockholm C–Malmö C utan uppehåll på mellanliggande stationer ska kunna köra sträckan på högst 2 timmar 30 minuter
- Höghastighetsjärnvägen ska byggas på ett sådant sätt att de tåg som trafikerar den tekniskt sett också ska kunna nå bland annat Arlanda, Uppsala, Kastrup, Köpenhamn och Hamburg
- Höghastighetsjärnvägen ska byggas så att tillväxten sprider sig till fler orter än storstäderna, vilket ska avspeglas i bland annat ökat bostadsbyggande
- Andelen tåg som är i tid ska på de nybyggda sträckorna uppgå till minst 98 procent

Trafikering

Sverigeförhandlingen bedömer att det finns förutsättningar och intresse av att bedriva kommersiell trafik på höghastighetsjärnvägen, men samtidigt att det bygger på att ett antal förutsättningar måste vara uppfyllda. Bedömningen är att det kommersiella intresset i första hand avser ändpunktsresandet och stationerna i de större städerna. Resterande stationer kommer att behöva trafikförsörjas med storregional upphandlad trafik.

Utbyggnadsstrategi

För att få till stånd trafik med höghastighetståg och realisera investeringarna så fort som möjligt ska i första hand färdigställandet av en hel linjesträcka för

hög hastighetstågstrafik prioriteras. Antalet stationer ska vidare begränsas för att hålla nere risken för kapacitetskonflikter mellan tåg med olika genomsnittshastighet samt för att begränsa kostnaderna.

Finansiering

Kostnaderna för att bygga ut höghastighetsjärnvägen bedöms av Trafikverket till 190-320 miljarder kronor (15 procent sannolikhet att projektet kan byggas för den lägre kostnaden och 85 procent sannolikhet att projektet kan byggas för den högre kostnaden).

De värden som uppstår tack vare höghastighetsjärnvägen bör enligt Sverigeförhandlingen användas till finansieringen. Bedömningen är att det är möjligt att få medfinansiering och förskottering från kommuner och landsting. Medfinansiering bör enligt Sverige-förhandlingen baseras på de nyttor kommuner och landsting får av investeringen, framförallt genom ökade fastighetsvärden.

Fyra verktyg föreslås för att fånga in ökade fastighetsvärden i syfte att finansiera höghastighetsjärnvägen:

Planvinst innebär att den värdeökning som höghastighetsjärnvägen bidrar med på kommunal mark, ligger till grund för kommunens medfinansiering.

Värdestegringsersättning är en metod som föreslås i den första delrapporten från Sverigeförhandlingen. Metoden innebär att kommuner kan ingå en överenskommelse med fastighetsägare om återföring av ökade fastighetsvärden orsakade av transportinfrastruktur som kommunen finansierar. Överenskommelsen, som ingås i samband med exploateringsavtal, föreslås vara frivillig och förhandlingsbaserad.

Inkrementella skatteökningar innebär att ökade intäkter från befintliga skatter, som uppstår av att höghastighetsjärnvägen byggs, används i finansieringen.

Infrastrukturskatt är en metod för att fånga de nyttor som uppstår i det befintliga fastighetsbeståndet av både bostäder, lokaler och industrier till följd av utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen. I remissen föreslås att infrastrukturskatten blir statlig och tillämpas i stationernas omland under ett begränsat antal år.

I remissen föreslås även **finansierande banavgifter**, vilket innebär att operatörerna är med och finansierar både underhåll och investeringskostnaden för den nya järnvägen, liksom att **skatt på kommersiella delar av stationer** införs.

Sverigeförhandlingens bedömning är att den samlade potential som föreslagna finansieringskällor ger kan finansiera i storleksordningen fem till tio procent av totalkostnaden. Resterande del av kostnaderna föreslås belasta statens budget.

Kommande infrastrukturproposition

Utgångspunkten för Sverigeförhandlingens underlag till den kommande infrastrukturpropositionen är att föreslå åtgärder i befintlig infrastruktur som bidrar till att ytterligare öka nyttan av höghastighetsjärnvägen. Hit hör exempelvis kapacitetsbehovet Järna-Stockholm, Borås-Göteborg och Lund-Malmö.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Förvaltningarna har inkommit med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 9 mars 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har tagit del av remissmaterialet. Den 1 februari påbörjades själva förhandlingsdelen inom Sverige-förhandlingen. Sålunda kommer delar av remissmaterialet att kunna förändras eller konkretiserats under förhandlingens gång. Detta remissvar sker enbart på det underlag som Sverigeförhandlingen skickat till regeringen, och som är den formella remissen. Resterande synpunkter på Sverigeförhandlingen som sådan sker inom ramen för själva förhandlingen.

Generella synpunkter

Om Sverigeförhandlingen och regeringen beaktar och implementerar stadens synpunkter i detta remissvar i den fortsatta förhandlingen anser kontoren att utbyggnaden är viktig för Sverige.

Kontoren vill poängtera att staten parallellt med Sverige-förhandlingen 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.

I tidigare delraportering till regeringen lämnades författningsförslag om värdeåterföring och medfinansiering avseende transport-infrastruktur. Staden svarade på detta i ärende med dnr 001-1146/2015. För att förtydliga stadens ståndpunkt behandlas detta även kortfattat i detta remissvar.

Kontoren anser rent principiellt att utbyggnaden av nya stambanor är statens ansvar, vilket borde vara en grundförutsättning för Sverigeförhandlingen. Kontoren anser även att om remitterat förslag kring finansieringsfrågan genomförs leder det till att gränsen mellan kommunernas och statens ansvar för finansiering av statens infrastruktur blir otydlig och förskjuts mot kommunerna.

Kontoren anser att bestämmelsen i kommunallagens 2 kap. 1 §, den s.k. lokaliseringsprincipen, ska tillämpas även fortsättningsvis och kan inte acceptera att ansvarsfördelningen mellan stat, landsting och kommun ändras med anledning av detta förslag. Principen hindrar inte att en kommun engagerar sig i transportinfrastruktur inom en annan kommuns område, men ställer krav på att kostnaden för den aktuella åtgärden står i proportion till den förväntade nyttan för kommunen.

Kontoren ifrågasätter även hur ”frivilliga” de olika lösningarna kommer att vara som föreslås i remissen. Detta med hänvisning till att de presenteras i ingången till en förhandling där medfinansieringen är en av utgångspunkterna i det förhandlingsbud som lämnats från staten. Förslagen riskerar att förskjuta gränsen mellan statens och stadens ansvar och i förlängningen ändra den rådande finansieringsöverenskommelsen i grunden.

Kontoren har ett flertal invändningar mot de olika förslagen som Sverigeförhandlingen redovisar i remissmaterialet vilket utvecklas mer nedan.

Övergripande synpunkter på remissmaterialet

I remissen föreslås flera olika finansieringskällor som i grunden mer eller mindre avser samma skattebetalare. Remissförslagen är mycket komplexa och svåra att bedöma konsekvenserna av och dessutom med osäkra nyttoeffekter. Ställt i relation till helheten är det en relativt sett liten del av finansiering som uppnås med förslaget, men konsekvensen för den enskilda kommunen kan ändå bli stor. Risken för att de olika systemen som föreslås

resulterar i överlapp (dvs. ”dubbelbeskattning”) är enligt kontoren påfallande, vilket även utredarna konstaterar.

Styrning, kontroll och flexibilitet är beskrivet endast utifrån statligt perspektiv. Förslag till samverkansmodeller saknas helt, dvs. hur kommuner får insyn, kontroll etc. i de projekt som medfinansieras.

Utredningen visar på flera risker och pekar på att ytterligare analyser behöver göras samt att effekterna är svårberäknade och högst osäkra. Fler nivåer än den statliga behöver enligt kontoren belysas på detta sätt.

Prioritering av höghastighetsjärnväg

Höghastighetsjärnväg innebär mycket höga kostnader och står inte i proportion till de lyfta nyttorna (vilka borde utvecklas). Kontoren ser stora farhågor att en utbyggnad av höghastighetsjärnväg enligt det förslag som presenteras riskerar att innebära förskjutningar och omprioriteringar i de statliga infrastrukturplanerna, ”Länsplan för transportinfrastruktur i Stockholmsregionen 2014-2025” samt ”Nationell plan” för samma period. Det i sin tur innebär att av staden prioriterade objekt riskerar att förskjutas eller i värsta fall helt försvinna.

Beslut om höghastighetsjärnväg ska enligt kontoren inte inkräkta på nationell plan eller nödvändiga prioriteringar i framtida nationella planer/länsplanen. I förslaget från Sverigeförhandlingen är det dock just det som kommer att ske. Detta för att så långt som möjligt lyfta nyttorna med utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen.

Att Sverigeförhandlingen inte innefattar hela ändpunktstrafiken, dvs. ända in till Stockholm Central är enligt kontoren djupt olyckligt. Istället slutar förhandlingen i Järna där höghastighetstågen sedan övergår på ordinarie spår in mot Stockholm Central. Detta är enligt kontoren ett hot mot hela projektet då flera av de mål som Sverigeförhandlingen satt upp inte kommer att kunna uppnås, exempelvis den förväntade restiden.

Kontoren 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 Stockholms stad 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 kontoren inte anser är rimligt.

I remissen föreslås en lagändring gällande prioritering av kapacitetsfördelning för höghastighetstågen. Kontoren anser att det riskerar att tränga undan pendeltågs- och regionaltågstrafik. Denna mer lokala trafik har betydligt större betydelse för fungerande arbetsmarknader och ekonomisk tillväxt. Kontoren ser farhågor för eventuella problem med mer långsiktig kapacitetstilldelning, eftersom det betyder att möjligheten att exempelvis utöka regional trafik minskar. Detta bör enligt kontoren tas i beaktande av staten.

Kontoren anser även att Sverigeförhandlingen behöver ha med utbyggnad och trafikering av höghastighetsjärnvägen till Arlanda. Järnvägen behöver dimensioneras så att både befintlig och tillkommande trafik ges god framkomlighet hela vägen in till Stockholm och vidare norr ut i tillväxtstråket Stockholm – Arlanda. Detta har studerats i flera tidigare utredningar vilka tydligt visar på behov av kompletterande utbyggnader i järnvägsnätet. Kontoren förutsätter att regeringen och Sverigeförhandlingen inkluderar dessa utbyggnader som en del i det fortsatta arbetet med nya stambanor för höghastighetståg.

Banavgifter för höghastighetståg bör analyseras utifrån alternativa resslag (flyg). Detta bör ingå som del när Trafikverket ska utreda olika banavgiftsnivåers effekt på den samhällsekonomiska lönsamheten, vilket kommer ske under våren 2016.

Finansiering

Förslaget kring finansiering har sin utgångspunkt i statens ”budget- och lånerestriktioner”.

Lån till infrastrukturinvesteringar ska återbetalas med intäkter som uppstår som en direkt följd av investeringen. Riksdagen kan dock fatta beslut om att finansiera projekt med lån, även om återbetalningen ska ske med anslag över statsbudgeten. Kontoren anser att det för höghastighetsjärnvägen bör övervägas att låta riksdagen fatta beslut om att staten får låna även till de delar som ska finansieras med anslag och/eller specialdestinera likvid från försäljning av statliga tillgångar.

Kommunernas eventuella medfinansiering bör inte ske i förskott, utan i sådana fall när den förväntade intäktsökningen inträffar. Kommunernas finansieringskostnad är högre än statens, även vid eventuella lån från Riksgäldskontoret. Det torde därför vara sämre för projektet (även samhällsekonomiskt) att kommunernas medfinansiering sker i förskott med kommunal lånefinansiering.

Kommunen föreslås förskottera till statens investeringar och till ränta noll. Enligt kontoren borde det inte vara förenligt med god ekonomisk hushållning att kommunen lånar ut pengar utan avkastning. I remissmaterialet framgår att detta inte ska inkräkta på annan kommunal verksamhet. Kontoren menar dock att så kommer att bli fallet. Detta då det ingår som en del som måste in i prioriteringen av de samlade befintliga resurserna.

I remissmaterialet framgår även att det ska vara tydligt att bidraget framstår i rimlig proportion till medfinansiärens nytta och ansvarsområde. Hur nyttor ska beräknas framgår dock inte i utredningen, vilket enligt kontoren borde belysas mer noggrant. Utifrån detta resonemang blir nyttan det som kommunen själv bedömer utifrån viljan att medfinansiera. Därmed ska medfinansieringen vara just frivillig. Detta måste enligt kontoren vara en grund även fortsättningsvis.

Utredningen föreslår att kommunerna ska låna till medfinansiering till dess att värdestegringen uppstår. Även om försiktighetsprincipen används är de framtida intäkterna osäkra. Kontoren anser att kommuners eventuella medfinansiering i sådana fall ska ske när den förväntade intäktsökningen inträffar.

Planvinst

Exploatering generellt sett i storstäder genererar inte ekonomiskt överskott för kommunen. I takt med att staden växer och förtäta ökar utmaningarna att bygga nya bostäder. De markområden som kommer i fråga är oftast av komplicerad art vilket innebär höga kostnader för markberedning, konstruktioner, sanering etc. De projekt som går med ekonomiskt överskott behöver täcka upp för de projekt som inte gör det. Om fastighetsägarna ska vara med och bekosta ny infrastruktur riskerar i förlängningen kommunerna att få ta en ökad del av investeringsutgifterna framöver, vilket kontoren anser orimligt.

Då exploatering generellt sett i storstäder inte genererar ekonomiskt överskott för kommunen uppstår heller ingen planvinst. Kontoren anser därmed att planvinst som finansieringskälla inte är lämplig som medfinansiering från kommunalt håll.

Värdestegringsersättning

För kommunerna innebär detta enligt kontoren en ökad ekonomisk belastning där kommunerna får bära en ökad ekonomisk risk. Vad händer exempelvis om värdeåterföringen genom markförsäljning eller värdestegring uteblir?

Kontoren anser att det finns en uppenbar risk att förslaget om värdestegringsersättning kommer att generera en ökad press på förhandlingarna med byggherrarna samt dessutom försvåra förhandlingarna mellan stat, landsting och kommun.

Kontoren anser även att det kommer att bli svårt att förutse vad förhandlingarna med fastighetsägare/exploatörer ska få för utfall, vilket försvårar den långsiktiga planeringen. Risken blir att finansieringsplaneringen då sker på spekulation, vilket enligt kontoren inte är lämpligt. I genomförandet av 2013 års Stockholms-överenskommelse pågår diskussioner om stationslägen och om finansieringen skulle vara beroende av en värdestegring hos fastighetsägare/exploatörer finns en överhängande risk att detta blir drivande för utformning. Detta istället för andra nyttor såsom samhällsekonomiska eller nyttor som kan genereras

längre fram i tiden.

Om överenskommelser om värdestegringen inte nås finns risker för överklagandeprocesser i detaljplaneprocesser utifrån ekonomiska aspekter. Det är därmed en risk att det tillförs en aspekt i planprocesser som leder till fler överklaganden, dvs. att parter överklagar för att slippa vara med och betala.

Ytterligare en synpunkt från kontoren är att förslaget endast kortfattat berör fastställandet av värdeökningen. Detta kommer med största sannolikhet att bli det största problemet att hantera rent praktiskt och bör därför belysas tydligare.

Det finns även olika typer av ”nyttor” som eventuella värdestegringar ska täcka. Enligt kontoren uppstår svårigheter att analysmässigt uppskatta just höghastighetsjärnvägens andel av en värdestegring (blir snarare schablonmässigt). Vinsten med närhet till station etc. ska ställas i relation till eventuella negativa effekter som buller, risker m.m.

För befintligt fastighetsbestånd kommer kommunen endast kunna ingå avtal om värdeersättning vid framtida planändringar som kräver nya exploateringsavtal. Dessa planändringar kommer innehålla andra ändringar som i sig medför andra värdepåverkande faktorer. Detta kommer att göra det svårt att skilja järnvägens värdepåverkan från andra värdepåverkande faktorer som andra ändringar i detaljplanen medför. Sannolikt krävs komplicerade analyser för att klara detta och kan bli svårt att hantera rent praktiskt.

Kontoren bedömer inte att ytterligare bostadspotential uppkommer till följd av höghastighetsjärnväg. Den enda stationen inom Stockholms stad är Stockholm Central och exploateringspotentialen i anslutning till denna plats bedöms högst begränsad.

Sammantaget bedömer kontoren att potentialen för värdeåterföring inom stadens gränser är mycket låg. Att över huvud taget kunna göra någon bedömning gällande värdestegringens storlek bedöms svårt. Kontoren anser därmed att detta förslag på medfinansiering inte kommer att innebära någon hjälp för staden och sålunda inte få någon effekt som medfinansiering av Sverigeförhandlingen.

Tillfällig infrastrukturskatt

Den tillfälliga infrastrukturskatten som föreslås kommer enligt kontoren i praktiken att bli en lokal temporär fastighetsskatt.

Privatägd mark ökar sannolikt incitamentet att exploatera för att täcka en eventuell skatt, men risken är att byggkostnaderna drivs upp då ytterligare kostnader adderas till byggprocessen. Om fastighetsägaren inte lyckas realisera värdena genom att bygga måste befintliga hyror och avgifter öka, vilket kommer att gå ut över den enskilde.

Sammanfattande slutsatser finansiering

Kontoren förordar att staten lånefinansierar utbyggnaden av höghastighetsjärnväg istället för att kommunerna och regionerna lånar för att sedan låna ut till staten. Kontoren ser ingen av de föreslagna finansieringsformerna som verkningfulla och bedömer därför att de inte bör realiseras. En tillfällig infrastrukturskatt är det av förslagen i remissen som bedöms medföra minst negativ inverkan.

Med de rätt så långtgående finansieringsverktygen ovan så täcker förslaget endast 5-10 procent av utgifterna.

Samarbete 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 överlämnades ett gemensamt brev till Sverigeförhandlingen från parterna ovan. De gemensamma ståndpunkterna mellan storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö i Sverigeförhandlingen beskrivs nedan och kontoren vill poängtera att dessa fortfarande är aktuella för stadens räkning:

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.