



PM 2009:190 RII (Dnr 314-2120/2009)

Höghastighetsbanor - ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74)

Förslag från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som yttrande över förslaget "Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74)" överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Regeringen beslutade i december 2008 att utse Gunnar Malm, VD för Arlandabanan Infrastructure AB, som särskild utredare med uppdrag att "analysera om en eventuell utbyggnad av höghastighetsbanor kan bidra till att uppnå samhällsekonomiskt effektiva och hållbara transportlösningar för ett utvecklat transportsystem". Uppdraget rapporterades i september 2009, som SOU 2009:74 - Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft. Rapportens sammanfattning bifogas som bilaga. Hela rapporten, med tillhörande material, finns på www.sou.gov.se/hhb.

Beredning

Staden har inte fått förslaget på remiss, men kommunstyrelsen har valt att yttra sig på eget initiativ. Rapporten har skickats för yttrande till stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret samt miljöförvaltningen. På grund av den korta remisstiden lämnas ett kontorsgemensamt utlåtande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret samt miljöförvaltningen anser att förslaget ligger i linje med Vision 2030:s skildring av en storstad i världsklass med en högklassig, hållbar infrastruktur och starka kopplingar till övriga Sverige och Europa.

Mina synpunkter

Beslutet att bygga höghastighetsbanor i Sverige är ett strategiskt beslut och ett viktigt ställningstagande om hur Sveriges infrastruktur ska utvecklas under en mycket lång tid framöver. Jag välkomnar därför utredningens slutsatser och anser att en satsning på höghastighetsbanor helt ligger i linje med Stockholms vision om en storstad i

världsklass med en högklassig, hållbar infrastruktur och starka kopplingar till Mälardalen, resten av Sverige och övriga Europa.

På infrastrukturuområdet sker det mycket just nu. Länsstyrelsens länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021 har nyligen lämnats till regeringen. Den omfattar investeringsobjekt om 100 miljarder kronor. Jag vill understryka att en satsning på höghastighetsbanor inte får ställas mot dessa andra nödvändiga infrastruktursatsningar. Därför välkomnar jag att utredaren har visat på en lösning för finansieringen för projektet där bland annat privata finansiärer ingår.

Höghastighetståg skulle innebära en väsentlig förstärkning av kommunikationerna i landet och stärka den redan pågående utvecklingen av Östra Mellansverige till en enhetlig arbetsmarknadsregion som gynnar den hållbara tillväxten och befäster regionens roll som Sveriges tillväxtmotor.

Jag anser att utredaren borde ha varit tydligare i sitt förslag. Det är en brist att utredaren inte på ett tydligare sätt framhållit vikten av att den framtida höghastighetsbanan knyts samman med Stockholm, Arlanda och tillväxtregionen norr om Stockholm. Att ha Stockholms central som slutstation skulle inte bara missgynna regionen utan även vara en nackdel för hela spårprojektet då Arlanda är en så pass viktig nod för hela Sveriges infrastruktur.

Därutöver hänvisar jag till förvaltningarnas gemensamma kontorsyttrande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som yttrande över förslaget "Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74)" överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 12 november 2009

ULLA HAMILTON

Bilaga

Höghastighetsbanor - ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74), sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen beslut att

1. Bifalla föredragande borgarråds förslag.
2. Därutöver anföras följande.

Utbyggnaden i sig är positiv. Det är viktigt att bygga ut tåg som alternativt transportmedel för inrikesresor. Det finns risk för att Arlanda som viktig nationell flygplats glöms bort i sammanhanget. Det är viktigt att regionen inte tappar arbetstillfällen. Det är mycket viktigt för Stockholm-Mälardalen att tåget går vidare till Arlanda och/eller Uppsala. En satsning på höghastighetsbanor förbi Stockholm till Arlanda skulle rädda en för regionen viktig arbets-

/trafikplats. Att satsa på höghastighetsbanor och en sträckning mot Arlanda ger ytterligare argument för att lägga ner Bromma flygplats.

Det bör finnas en medvetenhet om att en satsning på höghastighetsbanor ritar om den geografiska bilden av Sverige vad gäller transporter och resor. Detta är en nationell satsning och bör hanteras och finansieras utifrån det. Nybyggnationen av resecentrum tas inte med i finansieringsmodellen utan det är kommunerna själva som förväntas stå för detta. Till dessa resecentrum behövs en fungerande infrastruktur i form av parkering, anslutande kollektivtrafik, anslutande vägar m.m.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att
som svar på remissen anföra följande:

Höghastighetsbanor är intressanta för att minska restiderna och höja attraktiviteten för resor med tåg. Om restiden mellan Stockholm - Malmö och Stockholm - Göteborg blir under tre timmar blir tåget en stark konkurrent till flyget. Inrikesflyget kan då minskas vilket är nödvändigt av klimatskäl. Höghastighetsbanorna är viktiga för att frigöra spårkapacitet från befintliga spår där det idag råder stor kapacitetsbrist. Höghastighetsbanor kan starkt förbättra förutsättningarna för godstrafiken och möjliggöra ökad godstransport med tåg. En satsning på höghastighetsbanor får inte innebära att andra viktiga renoveringar och investeringar i det Svenska tågnätet inte blir av. De regionala tågförbindelserna måste förbättras. Vänsterpartiet vill se en första etapputbyggnad av höghastighetsbanor på Ostlänken. Nästa etapp föreslår vi blir mellan Borås och Göteborg.

Det antecknades till förteckningen att miljöpartiet lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Roger Mogert, Teres Lindberg, Malte Sigemalm* och *Mirja Räihä Järvinen* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Det antecknades till protokollet att miljöpartiet lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

ÄRENDET

Regeringen beslutade i december 2008 att utse Gunnar Malm, VD för Arlandabanan Infrastructure AB, som särskild utredare med uppdrag att ”analysera om en eventuell utbyggnad av höghastighetsbanor kan bidra till att uppnå samhällsekonomiskt effektiva och hållbara transportlösningar för ett utvecklat transportsystem”. Uppdraget rapporterades i september 2009, som SOU 2009:74 - Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret samt miljöförvaltningen.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets samt miljöförvaltningens gemensamma kontorsyttrande daterat den 29 oktober 2009 har i huvudsak följande lydelse.

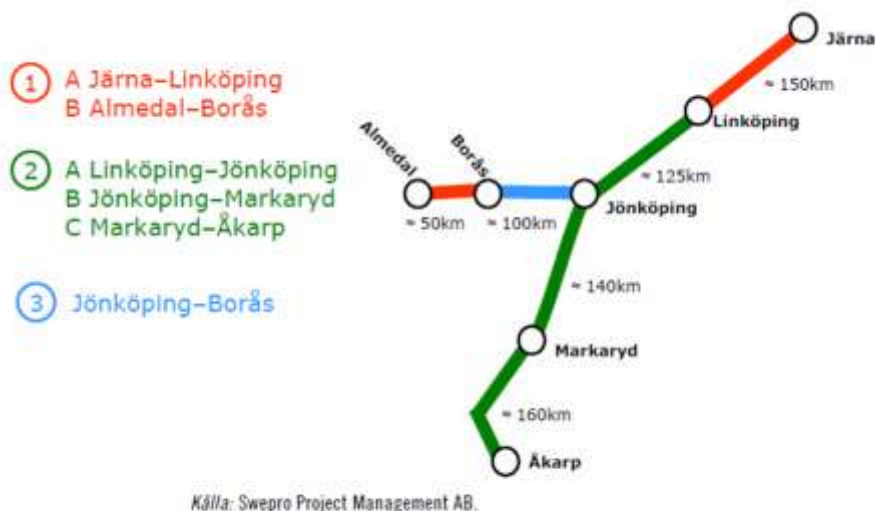
Höghastighetsbanor

Höghastighetsbanor är järnvägsbanor dimensionerade för passagerartåg med hastigheter på minst 250 km/h. Banan ska vara så rak som möjligt och utan större höjdskillnader för att åstadkomma en jämn hastighet, utan dagens behov för inbromsning. Genom att minska restider mellan större orter kan höghastighetståg bidra till ökad tillgänglighet, framkomlighet och kapacitet, som i sin tur möjliggör en utveckling av regionala arbetsmarknader och regionförstoring.

Utifrån regeringens transportpolitiska mål att främja tillgänglighet med hänsyn tagen till säkerhet, miljö och hälsa drar utredningen slutsatsen att ett nytt nätverk av höghastighetsbanor ger bättre resultat än ett jämförelsealternativ baserat på en upprustning av befintliga banor. En samhällsekonomisk kalkyl visar på en positiv nettonuvärdeskvot på 0,15, det vill säga att projektet bedöms som samhällsekonomisk ”lönsamt”.

Utredarens förslag på höghastighetsnätverk består av 44 mil dubbelspår som ansluter till stambanan vid Järna i Södertälje kommun, och sträcker sig via en möjlig koppling till Skavsta flygplats, Linköping, Jönköping och Borås till Almedal utanför Göteborg, samt 30 mil dubbelspår som ansluter vid Jönköping och sträcker sig till Åkarp utanför Malmö. Detta skulle kunna byggas i tre etapper, med trafikstart mellan 2023 och 2025.

Förslag till blockindelning, byggande av höghastighetsbanor



Tågtrafik

Trafiken på höghastighetsbanorna kommer att köras av privata entreprenörer i enlighet med de principer som nu tillämpas för ökad konkurrens i resten av tågtrafiken i Sverige. Det exakta trafikupplägget ska därmed anpassas efter resandebehov och efterfrågan, men antas bestå av en kombination av fjärrtåg och höghastighetsregionaltåg vilka även kan trafikera anslutande befintliga banor, med t.ex. genomgående tåg också norr om Stockholm till Arlanda, Uppsala och Gävle. Söderut finns det goda möjligheter till vidarekopplingar genom Danmark och Norra Tyskland. Några möjliga restider redovisas i följande tabell.

Dagens restider samt beräknade restider med höghastighetsbanor

Till Stockholm från (tim:min)	2009	Höghastighetsbanor
Linköping	1:39	0:59
Jönköping	3:10	1:23
Göteborg	2:45	2:00
Växjö	3:25	2:15
Helsingborg	5:03	2:13
Malmö	4:25	2:27
Köpenhamn	5:20	2:51

Minskade restider med tåg kan resultera i en minskning av flygtrafiken och biltrafiken. Höghastighetsbanorna är inte lämpliga för godstrafik men de kan frigöra kapacitet på det befintliga järnvägsnätet, vilket ger möjlighet att öka andelen godstrafik som körs med tåg. Detta bidrar i sin tur till att minska den tunga trafiken på vägnätet.

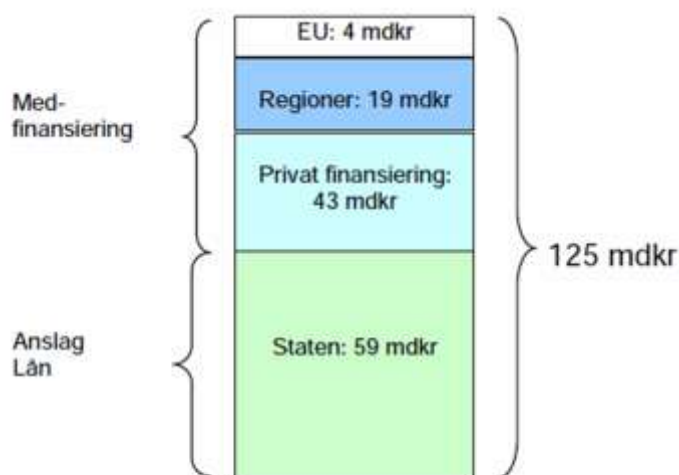
Stockholm centralstation

Utredningen beskriver hur viktiga reseterminalerna blir för höghastighetstågens attraktivitet. Terminalerna ska höja attraktionen genom att erbjuda tilltalande, bekväma, effektiva och säkra utrymmen samt vara enkla att nå med andra färdmedel. Stockholms centralstation utgör ett mycket viktigt nav i höghastighetsbanenätet. En omfattande ombyggnad av centralstationen planeras efter att Citybanan tas i bruk 2017. Att pendeltågen då försvinner från ytspåren kommer att avlasta bangården. Detta möjliggör den överdäckning som är en förutsättning för stadens planer för exploatering av Västra City. Överdäckningen ska enligt planerna stå klar kring 2020, vilket skapar möjligheter att anpassa stationen till höghastighetstågens behov.

Kostnad och finansiering

Kostnaden för höghastighetsbanorna beräknas till cirka 125 miljarder kronor. Då den företagsekonomiska lönsamheten bedöms vara god finns möjligheten till att trafiken kan bidra till att bekosta banan genom biljettintäkter. Utredningen föreslår att 43 miljarder kronor kan komma från privat finansiering, 4 miljarder kronor i medfinansiering från EU och 19 miljarder kronor från berörda regioner och kommuner. Återstående 59 miljarder kronor kommer i form av statliga anslag och lån. Medfinansieringsmodellen för kommuner och regioner föreslås utgå från en bedömning av samhällsnyttan som skapas i de aktuella regionerna, baserat på restidsvinster.

Skiss över möjliga andelar för finansiering



Miljöaspekter

Transportsektorn står för cirka 30 procent av Sveriges koldioxidutsläpp, järnvägstrafiken för 1 till 2 procent av detta. Med den överflyttning av trafik från flyg och bil som prognoserna visar skulle höghastighetsbanorna kunna minska transportsektorns koldioxidutsläpp med cirka 5 procent.

Höghastighetsbanorna kommer att ha en påverkan på landskap och bebyggelse där nya banor anläggs. Inga nya banor föreslås inom Stockholms stad, däremot kan ökad tågtrafik och ökade hastigheter ha någon påverkan i form av buller och vibrationer m.m. Dessa bedöms som marginella där befintliga banor används men i utredningens miljöbedömning utpekas hela Stockholms tätort, och särskilt innerstaden som ett känsligt område där hänsyn måste tas till dessa och andra frågor.

Kontorens synpunkter

Kontoren välkomnar utredningens slutsats och anser att en satsning på höghastighetsbanor ligger helt i linje med Vision 2030:s skildring av en storstad i världsklass med en högklassig, hållbar infrastruktur och starka kopplingar till Mälardalen, resten av

Sverige och övriga Europa. Höghastighetståg mellan Stockholm-Uppsala-Arlanda och Göteborg respektive Helsingborg/Malmö skulle innebära en väsentlig förstärkning av kommunikationerna i landet. Staden kommer noga följa de kommande processerna avseende byggnation av höghastighetståg till och från Stockholm.

Utökad tågtrafik till Arlanda, och särskilt en ny anslutning till Skavsta flygplats, bidrar även till förbättrade anslutningar till andra regioner.

Genom att ytterligare förbättra restider med tåg stärks den redan pågående utvecklingen av Östra Mellansverige till en enhetlig arbetsmarknadsregion som gynnar den hållbara tillväxten och befäster regionens roll som Sveriges tillväxtmotor.

Den positiva samhällsekonomiska effekten för Stockholm av den föreslagna utbyggnaden av höghastighetsbanorna kan bli stor. Den fysiska påverkan inom stadens gränser bedöms samtidigt som liten, då tågen kommer att använda befintliga spår. Citybanan, som i sig kommer att ha en mycket positiv påverkan på tillgängligheten i länet och regionen, är den största satsningen i Stockholm och öppnar samtidigt för höghastighetsbanor i resten av Sverige. Därmed kan den ses som en förberedande åtgärd.

Citybanan möjliggör också ett stort lyft för centralstationen och exploateringsplanerna för Västra City, vilka kommer att förvandla området till ett resecentrum med hög kvalitet, värdig den entrépunkt till Stockholm som centralstationen bör utgöra för både dagliga pendlare och långväga besökare. Kontoren delar utredningens vision om en terminal som ökar kollektivtrafikens attraktionskraft genom bättre service och tilltalande miljö. Centralstationen har, som navet i länets kollektivtrafiksystem, redan idag en mycket god tillgänglighet. Detta kommer att ytterligare förstärkas av Spårväg Citys synliga och kapacitetsstarka stråk genom innerstaden. Det är viktigt att staden i samarbete med SL fortsätter att satsa på bättre framkomlighet för busstrafiken i området och att den nya Cityterminalen utformas efter framtida behov av lokal och regional busstrafik med bra framkomlighet på anslutande gator.

Framkomligheten för biltrafiken kring centralstationen har en viss begränsning utifrån den befintliga vägkapaciteten. Det gäller därmed att använda kapaciteten på det mest effektiva sättet, utifrån resenärens och näringlivets behov. Parkeringsutrymmen på gatumark bör prioriteras för angöring med bil och taxi samt korttidsparkering som regleras för att åstadkomma en hög omsättning – övriga parkeringsbehov bör lösas på kvartermark. Kontoren anser därför att det blir viktigt att vissa tåg fortsätter att göra uppehåll vid andra stationer inom de regionala kärnorna, där förutsättningarna för angöring med bil är bättre, i t.ex. Flemingsberg, Södertälje Syd och Sollentuna/Häggvik.

Kontoren anser att det är positivt att höghastighetsbanorna kan leda till att allt fler gods-transporter sker med tåg. Detta ställer ännu högre krav på bra belägna kombiterminaler och omlastningspunkter.

Kontoren anser att det är särskilt positivt att studien beskriver Stockholms tätort som en känslig miljö som ska beaktas och skyddas på samma sätt som värdefulla naturlandskap. Generellt kan konstateras att ökade transporter på järnväg som kan leda till färre resor med bil eller flyg kan ha en positiv miljöpåverkan. Den största risken för negativ miljöpåverkan inom Stockholm utgörs av ökat buller och vibrationer från fler tåg på befintliga spår, både i form av höghastighetståg och fler godståg. Det finns områden där järnvägsbuller redan idag sprids mer än övrigt, till exempel kring järnvägen genom Årsta, på Årstabron (där det snabbt växande området Liljeholmen ligger strax intill), samt på viadukterna över Riddarfjärden och Riddarholmen. Påverkan av störningar från buller och vibrationer och hur detta kan åtgärdas bör studeras vidare i en eventuell projekteringsfas.

Kontoren ser gärna att staden ges tillfälle att lämna synpunkter på framtida remisser i ärendet.