



STADSLEDNINGSKONTORE  
T  
EXPLOATERINGSKONTORE  
T  
TRAFIKKONTORET

2010-08-024  
KONTORSYTTRANDE  
DNR SLK 001-1420/2011  
DNR E2011-000-01048  
DNR T2011-000-02994

Lena Lien, Stadsledningskontoret  
08-508 29352  
lena.lien@stockholm.se

Till  
Kommunstyrelsen

Jan Lind, Exploateringskontoret  
08-508 264 71  
jan.s.lind@stockholm.se

Daniel Firth, Trafikkontoret  
08-508 26124  
daniel.firth@stockholm.se

## **Yttrande över Betänkandet Medfinansiering av transportinfrastruktur (SOU 2011:49).**

### **Bakgrund**

I september 2010 tillsattes en utredning med uppdrag att föreslå processer och riktlinjer för medfinansiering av transportinfrastruktur, som en del i den pågående översynen av planeringssystemet för infrastruktur. I uppdraget ingår att från ett regeringssperspektiv anpassa och utveckla tidigare förslag till nytt planeringssystem framtaget av Trafikverket. Utredningen leddes av Nils Gunnar Billinger.

### **Planeringsprocesser**

Utredningen identifierar brister i nuvarande infrastrukturplanering, framförallt att systemet med nationella planer och länsplaner saknar en långsiktighet och har oförutsägbara tidsplaner. Processen är dessutom för fokuserad på nya investeringar och behöver bli bättre på att lyfta drift och underhållsbehov, samt åtgärder som leder till en mer effektiv användning av befintlig infrastruktur. Den demokratiska debatten, på lokal såväl som nationell nivå, måste ta hänsyn till ett större utbud av åtgärder och inte enbart enstaka objekt. Utredningen föreslår att fler objekt ska beslutas av riksdagen, möjligen utifrån en kostnadsgräns, men att mer hänsyn ska tas till olika regionala förutsättningar. Ramar bör skapas för uppgraderingar respektive ny infrastruktur, och fördelas mellan storstadslänen och resten av landet.

### **Medfinansiering**



Samarbete mellan staten, kommunerna och kommersiella intressen är nödvändigt i de flesta infrastrukturinvesteringar medan medfinansiering är aktuell i ett fåtal projekt där intressena möts. Dessa är enligt utredningen framförallt vid noderna i transportsystemet i tätbebyggda områden. I vissa fall är medfinansieringen relativt enkel, då en kommun eller annan aktör vill utföra kompletterande åtgärder, eller tidigarelägga ett projekt. I andra fall är det mer komplext, där till exempel en kommun vill ha en högre standard, annan utformning, lokalisering eller principiell lösning än staten. I fall som Stockholmsöverenskommelsen, där åtgärder ingår i ett större paket, behövs en särskild förhandlingsman. Viktigast i medfinansiering är att skapa mervärde i enstaka projekt samt i vissa fall att utöka åtgärdsvolymen. Utredningen föreslår rutiner och processer för att underlätta medfinansiering.

### Finansieringsformer

Statlig infrastruktur ska finansieras med anslag av staten. Det finns tre undantag som kan bestämmas av riksdagen: finansiering med lån från Riksgäldskontoret som återbetalas med brukaravgifter; lån från kommuner, s.k. förskottering; och medfinansiering, där trängselavgifter på det kommunala vägnätet kan ingå som en källa. Utredningen belyser vikten av att skilja mellan avgifter som främst är till för att styra trafiken och avgifter som främst är till för finansiering och efterlyser en tydlig strategi som genomförs konsekvent. Ett intressant medskick är hur staten på lång sikt kan ersätta de intäkter som idag kommer från bränsleskatter när användning av fossila bränslen minskar.

### Kontorens synpunkter

Finansiering av nationell transportinfrastruktur är ett statligt ansvar. Det är en grundprincip som måste ligga fast. Prioritering och fördelning av statliga medel måste baseras på objektens lönsamhet och angelägenhet. Kommuner, regioner och privata företag kan under vissa förutsättningar medfinansiera specifika objekt, men sådan medfinansiering skall inte ersätta det statliga finansieringsansvaret.

Stockholms stad och Stockholms län har under de senaste åren bekostat en allt större del av infrastrukturutbyggnad i regionen. I den senaste planeringsomgången står regionen för cirka 50 procent av investeringsramen, inklusive intäkterna från trängselskatten i Stockholms innerstad. Kontoren anser att det är mycket positivt att skapa tydligare riktlinjer och processer för medfinansiering, men att detta på intet sätt får leda till att staten tar allt mindre del av investeringsutgifterna.

### Planeringsprocesser

Kontoren välkomnar i stort utredningens förslag som syftar till att skapa en tydlighet och långsiktighet i finansiering av infrastrukturobjekt. Stockholm är inne i en fas med snabb befolkningstillväxt och är i behov av en långsiktig pålitlighet i infrastrukturinvestering för att stödja planeringsprocesserna. Det är därmed viktigt att samordning sker mellan den finansiella planeringen av infrastrukturobjekt och processerna inom fysisk planering. Hur detta ska ske framgår inte tillräckligt tydligt i utredningen och bör utredas vidare.

En samordnad strategi för drift och underhåll och klarare fokus på åtgärder som faller inom steg ett till tre i den så kallade fyrstegsprincipen är också välkommen då storstadens trafikproblem behöver alla typer av åtgärder, inte bara ny infrastruktur.

Det är mycket positivt att skillnader i förutsättningar mellan storstadslänen och övriga landet tas med i processen, men i enighet med Gunilla Glasares (Sveriges Kommuner och Landsting) särskilda uttalande anser kontoren att det kommunala och regionala inflytandet i planeringsprocessen bör förstärkas.

### Medfinansiering

Utredningen pekar mycket riktigt på att statliga, kommunala och kommersiella intressen möts i större utsträckning i tätbebyggda områden och att det är här som störst potential att skapa mervärde genom medfinansiering finns. I Stockholm är dock skillnaden mellan nationella/internationella funktioner och lokala/regionala funktioner i trafiksystemet svåra att definiera och prioriteringar mellan funktionerna är inte självklara. Förbättringar för de relativt få långväga resorna prioriteras inte sällan framför de betydligt fler lokala eller inomregionala resorna. Det är viktigt att det kommunala och regionala inflytandet även i dessa frågor förstärks.

Medfinansiering har potentialen att öka det totala finansieringsutrymmet, men om medfinansiering i största utsträckning kommer att ske i storstadslänen måste, i så fall, det utökade finansieringsutrymmet också användas i större utsträckning i storstadslänen.

### Finansieringsformer

Stockholms stads erfarenhet med trängselskatten visar att skatten är ett mycket kraftfullt verktyg för trafikstyrning och kan dessutom vara en intressant intäktskälla. Erfarenheten visar också frågans komplexitet och behov av politisk debatt och folklig förankring. Beslut om trafikstyrande avgifter måste ske regionalt och intäkterna ska stanna i regionen. Kontoren saknar en tydlighet i



utredningen kring frågan om delegation av beslut kring trängselskatt från riksdagen.

Utredningen är tydlig kring skillnaden mellan brukaravgifter som har finansiering som primära syfte och de som har trafikstyrning som primära syfte. Kontoren efterlyser också en strategi för hur frågor kring brukaravgifter ska hanteras på riksnivå men även på regional nivå för att undvika ad-hoc lösningar som riskerar att motverka varandra.

Stockholm är ledande i Sverige gällande antalet fordon som drivs med fossilfria bränslen och har höga ambitioner för elbilar på kort sikt och en fordonsflotta som är helt fri från fossilbränslen på längre sikt. Stockholm har också Sveriges största utmaningar vad gäller trängsel och andra negativa effekter av trafik, och störst behov av medel för investering i både ny infrastruktur och en effektivare användning av befintlig infrastruktur. En eventuell framtida utredning av olika metoder för att ersätta intäkter från fossila bränslen, och samtidigt ge regioner mer inflytande över hur investeringsmedlen används, är därför av mycket stort intresse för Stockholms stad.

**Slut**

Staffan Ingvarsson  
Tf Stadsdirektör

Krister Schultz  
Förvaltningsdirektör  
Exploateringskontoret

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningsdirektör  
Trafikkontoret