

Utlåtande 2009:216 RI (Dnr 314-2330/2009)

**Avtal om medfinansiering av väg-, spår- m.fl. satsningar i
Stockholmsregionen enligt Stockholmsförhandlingen
Villkorat av kommunfullmäktiges godkännande senast 31 december 2009**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande
Avtal mellan Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen i Stockholms län,
Stockholms läns landsting, Kommunförbundet Stockholms län samt Stock-
holms stad om medfinansiering av väg-, spår- m.fl. satsningar i Stock-
holmsregionen enligt Stockholmsförhandlingen, *bilaga 1*, godkänns.

Föredragande borgarrådet Sten Nordin anför följande.

Ärendet

I december 2007 träffades en överenskommelse mellan statens förhandlingsman och företrädare för Stockholmsregionen beträffande en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen som syftar bl.a. till en bättre miljö och tillväxt. Av överenskommelsen framgår att det fortsatta arbetet med finansiering och genomförande av utbyggnad av vägar och spår m.m. ska hanteras i arbetet med de kommande nationella och regionala planerna. Under våren 2009 arbetade parterna fram en avsiktsförklaring där det bland annat framhålls att Stockholmsförhandlingens trafik- och infrastruktursatsningar ska genomföras utifrån ett helhetsperspektiv.

Mot bakgrund av den nationella och den regionala planen och den ingångna avsiktsförklaringen avseende genomförandet av Stockholmsförhandlingen föreligger bilagda avtal om medfinansiering. Intressenterna har enats om att

deras inbördes förhållanden och åtaganden ska ske i enlighet med avtalets villkor.

Avtalet ger uttryck för intressenternas avsikt att inom ramen för åtgärdsplaneringen och på de villkor som anges i avtalet ta ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande av de objekt/trafik- och infrastruktursatsningar som innefattas i Stockholmsförhandlingen. Avtalet redovisar också olika medfinansiärers avsikt att lämna finansiella bidrag till infrastrukturåtgärderna.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att förverkligandet av Stockholmsförhandlingen är av stor strategisk betydelse för Stockholms stads och regionens framtid liksom för tillväxten i Sverige. Eftersom avtalet inte i detalj reglerar de olika parternas ekonomiska förbindelser förutsätter kontoret att tilläggsavtal avseende de ekonomiska relationerna mellan intressenterna kommer att förhandlas fram efter det att staten bekräftat avtalet under tertial 1 2010.

Mina synpunkter

Förverkligandet av Stockholmsförhandlingen är av stor strategisk betydelse för Stockholmsregionens framtidsutsikter. Genom en realisering i närtid av de infrastrukturinvesteringar som föreliggande avtal omfattar skapas goda förutsättningar för Stockholm att nå de långsiktiga målen i Vision 2030.

Stockholmsregionens ökande befolkning ställer krav på ett utbyggt transportsystem. Bristande framkomlighet leder till produktionsbortfall, lägre tillväxt och en försämrad konkurrenskraft för Stockholm som näringslivsregion. Infrastrukturens brister uppskattas medföra ett totalt samhällsekonomiskt bortfall på, enligt beräkningar som genomförts, närmare 7 miljarder kronor per år. Stockholmsregionen har också ett stort behov av åtgärder för att bli en mer funktionell region. Inte minst måste arbetsmarknaden integreras bättre mellan söder och norr. Likaså vad gäller utbildningsplatser.

Satsningar på infrastruktur är även satsningar för en bättre vardag för stockholmarna som istället för att sitta fast i långa köer i trafiken får mer tid över.

Regeringen genomför en omfattande nationell satsning på spår och vägar parallellt med en ambitiös klimatpolitik för kraftigt minskade utsläpp. För att möjliggöra att viktiga infrastruktursatsningar kommer till stånd är det nödvändigt att öppna olika typer av finansieringslösningar. Stockholmsregionen har

därför aviserat beredskap att ta ett historiskt stort ansvar för att få till stånd en modern infrastruktur för Stockholmsregionen. Genom trängselskatt, landstingets investeringar, vägavgifter samt kommunal och privat medfinansiering är regionen beredd att bidra med halva kostnaden när staten bidrar med den andra halvan av investeringarna på sammanlagt 100 miljarder kronor. Jag vill understryka att en oavvislig förutsättning för detta avtals realisering är att staten svarar för sin del av åtagandena, så att inte konsekvenserna för Stockholmsregionen blir att planerade statliga investeringsmedel flyttas från regionen.

Jag välkomnar att avtalet vad beträffar trängselskatten säkerställer att intäkterna från skatten, som indexregleras från och med 2012, i sin helhet disponeras för att bekosta Förbifart Stockholm och andra angelägna vägprojekt i regionen, vilket frigör investeringsmedel för spårvägar och kollektivtrafiklösningar. Likaså är det positivt att avtalet befäster Stockholms stads roll avseende förändringar av trängselskatten, genom att förorda att riksdagsbeslut om förändringar i trängselskattens utformning i enlighet med hittillsvarande praxis ska föregås av en hemställan från staden, så länge skatten är föremål för beslut på nationell nivå. En sådan hemställan kommer att lämnas av staden efter regeringens beslut i början av 2010 om tilldelning av statliga medel.

De investeringar som ingår i föreliggande överenskommelse skapar möjligheter för en fortsatt växande Stockholmsregion. Genom att dessa genomförs möjliggörs uppförandet av 60 000 nya bostäder. Dessutom ges näringslivet stora tillgänglighetsförbättringar och möjligheter till nyetableringar. Dagens kollektivtrafik och vägar kommer att avlastas och framkomligheten att förbättras, vilket är gynnsamt såväl för en långsiktig ekonomisk tillväxt som för miljömässig hållbarhet. Stockholmsregionen kommer att knytas tätare samman. De trafikproblem som av OECD har identifierats som det största hotet mot en positiv framtidsutveckling för Stockholmsregionen kan till stor del avhjälpas och Stockholm som integrerad och funktionell region kommer att utökas påtagligt.

Bilagor

1. Avtal om medfinansiering av väg-, spår- m.fl. satsningar i Stockholmsregionen enligt Stockholmsförhandlingen
- 1:1 Sammanställning av objekt som ingår i överenskommelsen
- 1:2 Kassaflödesanalys trängselskatt
- 1:3 Sammanställning medfinansiering

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. I huvudsak godkänna avtalet
2. Stockholms trängselavgifter skall till hälften finansiera kollektivtrafiksatsningar
3. Fullfölja Stockholmsberedningens resultat och genomföra spårväg syd före 2020 och bygga tunnelbana till norra stationsområdet
4. Därutöver anför följande.

Genom detta avtal frångår tyvärr majoriteten Stockholmsberedningens förslag på flera punkter, liksom man frångår resultatet av folkomröstningen om trängselavgifter som genomfördes i samband med det senaste valet.

Vi anser att spårväg Syd i enlighet med Stockholmsberedningen skall prioriteras före 2020 liksom att tunnelbana till Norra station skall byggas. Den senare förkortar restiden med cirka 30 minuter per dag för minst 30 000 resanden per dag till Karolinska via Odenplan, jämfört med spårvagn. Den senare skapar dessutom en ökad belastning på gatunätet på cirka 10 % "med långsammare resor, lägre kapacitet och sämre tillförlitlighet i tidtabellshållningen", enligt trafikkontorets senaste rapport. En spårvagn på fyrans busslinje bör också prioriteras i enlighet med stockholmsberedningens förslag.

Istället för Stockholmsberedningens prioriterade förslag prioriteras medel till Spårväg City. Spårväg City kan fylla en funktion i framtiden, men kommer under överskådlig tid ha ett mycket lågt antal resande och låg samhällsekonomisk nytta. Tunnelbana till Karolinska/Norra Station och en konvertering av 4:ans stomlinjebuss till spårväg, som kan ha en effekt i närtid, skjuts tyvärr till följd av denna prioritering istället på en obestämd framtid.

Att som landstingsledningen försöker göra, att med alla medel stoppa vidare utbyggnad av tunnelbanan är oansvarigt. På den punkten måste kommunledningen i Stockholm ta tydligt avstånd, vilket förvånansvärt nog inte skett på ett övertygande sätt.

Trängselavgifterna ska enligt oss gå till både kollektivtrafik, spår och väg. Det innebär att medel bör omfördelas så att Förbifart Stockholm får en ökad statlig finansiering. Det är inte rimligt att Stockholmare skall finansiera nästan hela det projektet med egna medel. Förbifart Stockholm är i likhet med Citybanan mycket viktig för Stockholms regionala utveckling, förutsättning för hög produktivitet, många nya jobb och nya bostäder. Den fyller också, i likhet med Citybanan, en viktig funktion för hela landet, inte minst när Essingeleden får nedsatt kapacitet i samband med reparationer, underhåll, och liknande.

Slutligen måste staten i ökad omfattning vara beredd att lånefinansiera viktiga infrastrukturprojekt. Tyvärr säger den borgerliga majoriteten i riksdag och regering nej

till detta. Man lånefinansierar till skattesänkningar men vägrar lånefinansiera infrastruktur, vilket är helt bakvänd politik.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att

1. avslå avtalet om medfinansiering av väg-, spår- m.fl. satsningar i Stockholmsregionen
2. därutöver anför följande

Transportsektorn står för en stor del av klimatutsläppen och måste därför omstruktureras. Parterna i Stockholmsöverenskommelsen enades om att minska koldioxidutsläppen från trafiken med 30 procent fram till år 2030. Vi ser ingen möjlighet att uppnå detta mål om Förbifart Stockholm byggs. Vi tar ansvar för klimatet och säger nej till Förbifart Stockholm och avtalet om medfinansiering. Trängselskatten behövs för att utöka kollektivtrafiken. Syftet med skatten är att minska trängsel och köer och förbättra miljön i Stockholms innerstad. Det är kollektivtrafiken som måste vara alternativet för bilister som väljer att ställa bilen och det är fel att använda trängselskattemedel till infrastruktur som ökar trängseln på vägarna.

Om ovan nämnda avtal blir verklighet kommer nya vägar att byggas före nya spår och biltrafiken öka kraftigt på bekostnad av kollektivtrafiken

I avtalet föreslås Förbifart Stockholm finansieras med 5 miljarder kr i statsbidrag och med trängselskatt på 22,6 miljarder kronor, vilken ska upptas med en återbetalningsperiod under minst 30 år. Att låsa trängselskatten under många år till finansiering av Förbifart Stockholm och andra väginvesteringar är klimattfientligt och strider direkt mot folkomröstningens resultat. När en majoritet av de röstande i Stockholms stad, 2006, sa ja till att behålla trängselskatten löd texten på "Ja-sedeln": "Miljöavgifter/trängselskatt innebär att avgifter tas ut i biltrafiken i syfte att minska köer och förbättra miljön. Intäkterna återförs till stockholmregionen för investeringar i kollektivtrafik och vägar." Om några år planeras ansvaret för trängselskattesystemet föras över till regional och lokal nivå. Då är det oacceptabelt att binda upp hur Stockholms trängselskatter ska användas under minst 30 års tid.

En kraftfull satsning på spårutbyggnader är nödvändig för att kollektivtrafiken ska kunna behålla och öka sina andelar av resandet i regionen. Vi står bakom prioriteringen av kollektivtrafik som gjordes i den så kallade Stockholmsöverenskommelsen och menar att flera viktiga spårsatsningar saknas i förslaget och måste inarbetas i planeringen och tidigareläggas. Angelägna spår och järnvägar som inte är finansierade är t.ex. Mälarbanan mellan Tomtebodas och Kallhäll, Spårväg Syd, spår mellan Odenplan och Karolinska och tvärbanorna till Kista och universitetet. Innan spårkapaciteten på sträckan Tomtebodas – Barkarby är utbyggd kan de stora investeringarna i Citybanan och Mälarbanan inte utnyttjas fullt ut.

För att kalkylen ska hålla måste, enligt beräkningsunderlaget, trafiken över tullsnittet öka med en halv procent årligen. På sikt innebär detta rimligen att innerstadsköerna

som trängselskatten skulle ta bort återkommer. Amorteringar och räntor ska betalas under minst 30 år framöver och det råder stor oklarhet om hur kostnadsökningar och förskjutna tidplaner påverkar kalkylerna.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Avtal mellan Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms läns landsting, Kommunförbundet Stockholms län samt Stockholms stad om medfinansiering av väg-, spår- m.fl. satsningar i Stockholmsregionen enligt Stockholmsförhandlingen, *bilaga 1*, godkänns.

Stockholm den 2 december 2009

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Teres Lindberg, Mirja Rähä Järvinen* och *Abdo Goriya* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* (mp) och *Inger Stark* (v) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

I december 2007 träffades en överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen beträffande en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen för miljö och tillväxt. Överenskommelsens omfattning i Stockholmsförhandlingen var för perioden 2008-2020 drygt 100 miljarder kronor.

Av överenskommelsen framgår att det fortsatta arbetet med finansiering och genomförande av utbyggnad av vägar, spår m.m. ska hanteras i arbetet med de kommande nationella och regionala planerna.

Under våren 2009 arbetade parterna fram en avsiktsförklaring där det bland annat framhålls att Stockholmsförhandlingens trafik- och infrastruktursatsningar ska genomföras utifrån ett helhetsperspektiv. Vidare anges de avsedda finansieringskällorna (statliga anslag, intäkter från trängselskatt, medfinansiering från kommuner och andra intressenter samt brukaravgift) och finansieringsstrukturen för satsningarnas genomförande. Avsiktsförklaringen uttrycker också statens och Stockholmsregionens gemensamma ansvar för finansiering och genomförande av Förbifart Stockholm, det vill säga den nya vägförbindelse som ska förbättra kommunikationerna mellan regionens norra och södra delar.

Mot bakgrund av den nationella och den regionala planen och den ingångna avsiktsförklaringen avseende genomförandet av Stockholmsförhandlingen föreligger bilagda avtal om medfinansiering. Intressenterna har enats om att deras inbördes förhållanden och åtaganden ska ske i enlighet med avtalets villkor.

Avtalet ger uttryck för intressenternas avsikt att inom ramen för åtgärdsplaneringen och på de villkor som anges i avtalet ta ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande av de objekt/trafik- och infrastruktursatsningar som innefattas i Stockholmsförhandlingen. Avtalet redovisar också olika medfinansiärers avsikt att lämna finansiella bidrag till infrastrukturåtgärderna.

Intressenternas avsikt och arbete med att finna finansierings- och genomförandelösningar har i initialskedet haft särskild inriktning på att åstadkomma ett vederbörligt beslutsunderlag att redovisas för regeringen i samband med beredning och beslut av kommande nationella och regionala planer.

Intressenternas avsikt att finna och genomföra infrastrukturåtgärderna på ett samlat sätt hindrar inte att arbetet med delprojekt ingående i infrastrukturåtgärderna i förekommande fall fortsätter i enlighet med redan fattade beslut om planer och åtgärder.

BEREDNING

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 november 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att förverkligandet av stockholmsförhandlingen är av stor strategisk betydelse för Stockholms framtid. Genom en realisering i närtid av de infrastrukturinvesteringar som avtalet berör skapas goda förutsättningar för förverkligande av Stockholms långsiktiga vision, Vision 2030. Vision 2030 slår fast att Stockholms stad har för avsikt att växa från dagens ca 820 000 invånare till närmare en miljon 2030.

Avtalet befäster enigheten mellan alla avgörande intressenter i regionen kring vilka infrastrukturprojekt som utifrån tillgängliga resurser ska prioriteras under de kommande 12 åren.

Avtalet är ett viktigt steg mot ett förverkligande av planerna i Stockholmsförhandlingarna. Genom avtalet förbinder parterna sig att svara upp mot förhandlingsresultatet och den tidigare avsiktsförklaringen och därmed möjliggöra genomförandet av för regionen centrala infrastruktursatsningar. Avtalet stärker regionens sammanhållning och kommer därmed underlätta det kommande förverkligandet.

Därutöver är den infrastruktursatsning som överenskommits i Stockholmsförhandlingen även av avgörande betydelse för tillväxten i Sverige.

Slutligt beslut om statlig fördelning av resurser för infrastrukturinvesteringar den kommande planeringsperioden planeras under tertial 1 2010.

De två största projekten som berörs av avtalet är Citybanan, som fördubblar tågkapaciteten genom Stockholm och Förbifart Stockholm, som innebär att vi flyttar förbifartstrafiken västerut vilket minskar köerna på Essingeleden och förbättrar innerstadsluften. Förbifarten knyter därtill samman regionens södra och norra delar och förbättrar därmed hela Mälardalens arbetsmarknad.

Avtalet där regionen tar ett betydande gemensamt finansieringsansvar för såväl vägar som spår möjliggör en ytterligare utbyggd kollektivtrafik i Stockholms län samt möjliggör ett realiserande i närtid av ett antal viktiga regionala vägprojekt.

Stadsledningskontoret vill påminna om skrivningarna vid beslutet om avsiktsförklaringen där det konstaterades att det är centralt att konsekvenserna av detta avtal mellan regionen och staten inte innebär att staten flyttar planerade investeringsresurser från Stockholmsregionen. Detta avtals förverkligande villkoras därmed av att staten uppfyller sin del.

Avtalets innebörd avseende trängselskatten är att skatteintäkterna från trängselskatten i sin helhet disponeras till att bekosta byggandet av förbifart Stockholm och andra

angelägna vägprojekt i regionen och att en indexering av skatten införs från och med 2012.

Stadsledningskontoret konstaterar att avtalet stärker Stockholms stads roll avseende förändringar av trängselskatten där det tydligt framgår att intentionen är att förändring av lag om trängselskatt skall ske efter att en önskan om sådan förändring inkommit till staten från Stockholms stad i enlighet med den praxis som etablerades vid införandet av skatten 2007. Riksdagen bör sedan besluta om förändringar i lagstiftningen i enlighet med framställan. Denna framställan ska enligt avtalet ske gemensamt med Vägverket.

Det är stadsledningskontorets mening att staden bör inkomma med en sådan hemställan efter det slutliga beslutet om tilldelning av statliga resurser som förväntas ske under tertial 1 2010.

Då avtalet inte i detalj reglerar de olika parternas ekonomiska förbindelser förutsätter stadsledningskontoret att tilläggsavtal avseende de ekonomiska relationerna mellan de olika intressenterna kommer att förhandlas fram efter det att staten bekräftat avtalet under tertial 1 2010.