



PM 2009:117 RI (Dnr 314-1153/2009)

## **Avsiktsförklaring avseende finansiering och genomförande av Stockholmsförhandlingen**

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Avsiktsförklaring avseende finansiering och genomförande av Stockholmsförhandlingen, *bilaga*, godkänns med beaktande av vad föredragande borgarrådet anfört.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

**Föredragande borgarrådet Sten Nordin** anför följande.

### *Ärendet*

Stockholms stad har tillsammans med Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen, Stockholms läns landsting och Kommunförbundet Stockholms län prövat möjligheten att nyttja trängselskatt och kommande avgift på Essingeleden samt medfinansiering i de olika väg- och järnvägsprojekten för finansiering av viktiga delar av Stockholmsförhandlingen.

Föreliggande avsiktsförklaring innebär att parterna föreslår att regionen och staten tar ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande.

Avsiktsförklaringen föreslår att trängselskatt ska upptas under cirka 30 år för finansiering av Förbifart Stockholm samt väganknutna investeringar, att en inflationsuppräknings av trängselskatten bör ske från år 2012, samt att trängselskatt upptas på Essingeleden då Förbifarten öppnas för trafik, vilket bedöms ske år 2020.

### *Beredning*

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* anser att förverkligandet av Stockholmsförhandlingen är av stor strategisk betydelse för Stockholms framtid. En fungerande infrastruktur är en förutsättning för att regionen ska utvecklas positivt i enlighet med de planer som föreligger för de kommande åren.

Det är därför enligt stadsledningskontoret rimligt att regionen i det rådande läget tar ett större finansiellt ansvar för att möjliggöra infrastrukturutbyggnaden vid denna tidpunkt. Denna avsiktsförklarings förverkligande bör enligt stadsledningskontoret villkoras av att staten uppfyller sin del.

Stadsledningskontoret framhåller vikten av att beslut om förändring av lag om trängselskatt ska ske efter att hemställan om sådan förändring gjorts från Stockholms stad i enlighet med den praxis som etablerades vid införandet av skatten 2007.

Det är, i enlighet med överenskommelsen, stadsledningskontorets mening att staden bör inkomma med en sådan hemställan i anslutning till att det slutliga beslutet om tilldelning av statliga resurser fattas.

### *Mina synpunkter*

Infrastrukturinvesteringar är ett av de mest grundläggande offentliga åtagandena ur ett välbefinningsperspektiv. Investeringar som möter de infrastrukturella behoven i tillväxtregioner som Stockholm är avgörande för en långsiktigt god ekonomisk tillväxt och därmed för medborgarnas välbefinnande och välfärdens finansiering.

En ökad befolkning kräver ökad kapacitet i transportsystemet. Stockholmsregionens behov har dock under en följd av år i allt för hög grad förbisetts av statsmakterna. Infrastrukturinvesteringarna i Stockholm har inte stått i relation till regionens befolkningsmässiga och ekonomiska tillväxt.

Dagens köer kostar i förlorad tid på jobbet och med familjen, leder till lägre tillväxt och försämrar Stockholms konkurrenskraft som en internationellt attraktiv näringslivsregion. De samhällsekonomiska kostnaderna för förseningar på grund av trängseln i Stockholmsområdet har beräknats till uppemot 7 miljarder kronor per år.

Stockholmsregionen behöver en bättre integrerad arbetsmarknad mellan söder och norr. Varje dag pendlar 135 000 människor från boende i söder till arbetet i norr och tvärtom pendlar 52 000 människor från norr till söder. Beräkningar har visat att 12 procent av resorna riskerar att hindras på grund av trängsel år 2015.

Stockholms stad har därför, mot bakgrund av infrastrukturens betydelse för regionens framtidsutsikter, under en följd av år satt av betydande medel för medfinansiering av statliga infrastrukturinvesteringar. Många av dessa investeringar har inte varit av endast lokal eller regional betydelse utan har varit av stor vikt för hela Sveriges tillväxtpotentialer. Stockholmsregionen har med andra ord axlat betydligt mer än endast sin egen del av ansvaret för infrastrukturens utbyggnad i Stockholmsregionen.

För att möjliggöra att viktiga infrastrukturella satsningar faktiskt kommer till stånd är det nödvändigt att anlägga ett brett perspektiv och öppna för flera olika typer av finansieringslösningar. Kommunal medfinansiering kan utgöra en väsentlig del i en sådan palett av åtgärder. Jag vill dock betona att det i normalfallet måste råda tydlighet kring vilken huvudman som regelmässigt ska bära finansieringsansvaret för ett visst slags infrastruktur.

Regeringen genomför nu en omfattande nationell satsning på spår och vägar parallellt med en ambitiös klimatpolitik för kraftigt minskade utsläpp. Stockholmsregionen är därför beredd att ta ett större regionalt ansvar än vad någon region tidigare har gjort och föreslår i föreliggande avsiktsförklaring samfällt en historisk satsning på 100 miljarder kronor på 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.

Så länge trängselskatten är föremål för beslut på nationell nivå förutsätter jag att riksdagsbeslut om förändringar i trängselskattens utformning i enlighet med hittillsvarande praxis föregås av en hemställan från Stockholms stad. Staden har för avsikt att inför det slutliga beslutet om tilldelning av statliga medel inkomma med hemställan om att trängselskatten indexeras från och med år 2012.

De två viktigaste infrastrukturprojekten för Stockholmsregionen, Mälardalen och stora delar av landet är bygget av Citybanan med ytterligare spår på Mälärbanan samt Förbifart Stockholm. Citybanan kommer att fördubbla spårkapaciteten vilket gynnar miljön och ger en tätare och punktligare tågtrafik i Stockholm, Mälardalen och hela Sverige.

En samlad region har ställt sig bakom Förbifart Stockholm. Vägverket har kostnadsberäknat Förbifart Stockholm till cirka 27,5 miljarder kronor. Detta förslag löser Förbifartens finansiering.

Avsiktsförklaringens förslag medför möjligheter för en fortsatt växande Stockholmsregion, inte bara genom infrastrukturinvesteringarna i sig. Genom att dessa kommer på plats möjliggörs också 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. Det gynnar både miljön, tillväxten och regionens pendlare. Stockholmsregionens olika delar kommer med de infrastrukturåtgärder som med denna avsiktsförklaring kan realiseras 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 tack vare dessa investeringar och Stockholm som integrerad och funktionell region kommer att utökas påtagligt.

Detta är ett tydligt exempel på hur ansvarsfullt ledarskap och ett unikt politiskt samförstånd mellan lokala, regionala och nationella beslutsfattare i samverkan kan lösa frågor som diskuterats i decennier. Genom att ta gemensamt ansvar och svara upp mot framtida utmaningar får vi till stånd de investeringar som löser Stockholms och Mälardalens trafiksituation. Därmed stimulerar vi regionens roll som miljövänlig tillväxtmotor. Det är en framtidssatsning till gagn för hela Sverige.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Avsiktsförklaring avseende finansiering och genomförande av Stockholmsförhandlingen, *bilaga*, godkänns med beaktande av vad föredragande borgarrådet anfört.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 11 juni 2009

STEN NORDIN

### *Bilaga*

Avsiktsförklaring våren 2009 ang. Stockholmsförhandlingen m.m. Finansiering/genomförande

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut
2. Därutöver anföra följande

Vi Socialdemokrater ställde oss bakom den prioritering av objekt som gjordes i Stockholmsförhandlingen. Vi accepterade däremot inte förslaget till finansiering utan krävde att staten även i framtiden ska behålla det övergripande ansvaret för infrastruktur och att resultatet av folkomröstningen om trängselskatter skulle efterlevas. Vi har inte ändrat uppfattning varken vad gäller finansierings- eller prioriteringsfrågorna.

I grunden finns det därför tre områden där dagens ärende uppvisar mycket stora brister:

### **1. Kommunal medfinansiering**

Regionen åläggs ett mycket omfattande finansieringsansvar för den kommande planperiodens infrastrukturinvesteringar. I praktiken innebär detta att det sker en förskjutning av finansiering från statlig nivå till regional och lokal nivå. Detta sker i ett läge de kommunernas och landstingets ekonomiska situation blir allt mer dyster.

Vi socialdemokrater anser att det statliga ansvaret för infrastrukturen kräver mer långtgående ekonomiska åtaganden och att omfattningen på den kommunala medfinansieringen måste minskas.

### **2. Trängselskattens intäkter**

Trängselskattens nettointäkter ökar jämfört med tidigare beräkningar. Detta ger möjlighet att hörsamma folkomröstningens utgångspunkter om att intäkterna ska tillföras investeringar i såväl vägtrafiken som kollektivtrafiken. Emellertid binds intäkterna upp till 100 % i väginvesteringar. Regionens ambition borde vara att verka för en förändring i enlighet med folkomröstningens frågeställning.

Vi socialdemokrater anser att trängselskattens intäkter ska fördelas till både vägar och kollektivtrafik. När grundlagsändringen genomförs som ska medge ökat lokalt och/eller regionalt inflytande över intäkterna vill vi få en ändring till stånd.

### **3. Kollektivtrafikens kapacitet**

Inom de spårbundna systemen finns idag stora kapacitetsproblem. Även om de projekt som föreslås kommer att förbättra kapaciteten kvarstår stora behov av ytterligare förstärkningar. Med tanke på de utmaningar som finns på miljöområdet och när det gäller behov som följer av befolkningsökningen i regionen måste planeringen ta höjd för ett större kollektivtrafikåtagande.

Vi socialdemokrater anser att ett ökat ekonomiskt utrymme måste avsättas för ytterligare insatser inom kollektivtrafiken under den kommande planperioden.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

- att avslå avsiktsförklaringen avseende finansiering och genomförande av Stockholmsförhandlingen
- att i övrigt anföra följande

I avsiktsförklaringen anges att trängselskatt ska upptas under 30 år för finansiering av Förbifart Stockholm samt väganknutna investeringar. När trängselskatten enligt regeringen ska finansiera byggandet av Förbifarten upphör den att vara till för att minska trängseln. Då omvandlas trängselskatten till endast ett finansiellt instrument, en vägtull, där storleken på skat-

ten avgörs av finansieringsplanen för Förbifarten och inte av behovet att lösa problemen med trängsel i trafiken.

Vi anser att trängselskatten ska omvandlas till en regional/kommunal avgift. Trängselskatten tillkom för och ska användas till att minska trängseln på vägarna. Intäkterna ska användas till satsningar på kollektivtrafik.

Den prioriteringslista på investeringsobjekt som är ett resultat av Stockholmsförhandlingarna ökar vägtrafiken, och ökar därmed utsläppen av koldioxid. Det krävs en kraftfull kollektivtrafiksatsning för att minska klimatpåverkan. Det leder också till ett mer jämställt samhälle, ökad trafiksäkerhet, och bättre miljö. Den nödvändiga kollektivtrafiksatsningen, kan endast finansieras och genomföras med kraftigt minskade vägenslag. Det finns inte tillräcklig finansiering för att bygga både vägar och spår. Det är nödvändigt att säkerställa att kollektivtrafiken fungerar väl. Den ska vara punktlig, bekväm och miljövänlig. Då finns det plats på vägarna till näringslivets transporter utan köer.

Vi är emot planering av vägar som förutsätter kommunal finansiering. Varje projekt ska istället prövas mot nyttan för samhället och dess bidrag till att nå miljö- och klimatmål.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Avslå ärendet
2. Därutöver vill vi framföra följande

Stockholmsförhandlingen har fallit i och med att viktiga spårsatsningar inte längre är aktuella. Ett av de kvarvarande projekten, Förbifart Stockholm, kommer om det genomförs bli Stockholmsregionens mest miljövidriga projekt och är självklart omöjligt för Vänsterpartiet att stödja. Förslaget att pengarna från trängselskatten i 30 (år) ska gå till att bekosta Förbifart Stockholm är både odemokratiskt och orealistiskt. Frågan som den formulerades i den rådgivande folkomröstningen om trängselskatten i september 2006 var att pengarna skulle gå till både vägar och kollektivtrafik. Det var det som stockholmarna sa ja till.

Ska trängselskatten bekosta delar av Förbifart Stockholm är det liktydigt med att inga trängselpengar går till satsningar på kollektiva transporter, det är inte att lyssna på folkviljan.

Det är dessutom helt orealistiskt att tro att trängselpengarna kan hjälpa upp ett ofinansierat jättevägbygge med en 16 kilometer lång tunnel som Vägverket idag kostnadsberäknar till 27,5 miljarder. Andra större vägprojekt där tunnelbyggen ingår, som Södra länken och Norra länken visar tydligt att ursprungliga kostnadskalkyler fördubblas eller till och med tredubblas. 5 miljarder gör ingen nytta i Förbifartsprojektet men skulle kunna göra oerhört stor nytta i projekt som utbyggnaden av tvärbanan.

## **Kommunstyrelsen**

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

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

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

**Ersättaryttrande** gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Detta ärende är av mycket stor betydelse för Stockholmsregionens framtida tillväxt och utvecklingsmöjligheter. Centerpartiet har skrivit under överenskommelsen i Stockholmsförhandlingen och står således även bakom denna avsiktsförklaring.

De investeringar i infrastruktur vi står inför är av historiska proportioner. Både när det gäller spår och väg. Genom en unik politisk enighet i regionen kan vi nu betala den skuld av underlåtna investeringar som dagligen drabbar oss stockholmare i vår vardag i form av trängsel, köer, förseningar och dålig miljö. Vi är särskilt glada över den stora betydelse trängselskatten kommer att betyda för framtidens lösningar i Stockholmstrafiken. Vi är även glada över tunnelloösningen under Lambarfjärden och målsättningarna om miljövänliga fordon på Förbifart Stockholm.

## 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.

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

I det åtgärdsplaneringsdirektiv som regeringen beslutade om vid årsskiftet 2008-2009 anges också att Förbifart Stockholm ska ingå i den nationella planen.

Inom ramen för åtgärdsplaneringen har Stockholms stad tillsammans med Vägverket, Banverket, Länsstyrelsen, Stockholms läns landsting och Kommunförbundet Stockholms län prövat möjligheten att nyttja trängselskatt och kommande avgift på Essingeleden samt medfinansiering i de olika väg- och järnvägsprojekten för finansiering av viktiga delar av Stockholmsförhandlingen.

En ny förutsättning, som tillkommit efter att Stockholmsöverenskommelsen tecknats, är att s.k. OPS-lösningar (Offentlig-Privat Samverkan) för statens finansiering av infrastruktur inte är aktuella. En annan ny förutsättning är att flera projekt, framförallt spårprojekten, idag bedöms som klart dyrare än när Stockholmsförhandlingen genomfördes under 2007.

Mot bakgrund av behovet att få viktiga objekt som är kopplade till såväl miljö som tillväxt genomförda har arbetet bedrivits utifrån ett helhetsperspektiv innebärandes att såväl Förbifart Stockholm som andra projekt i de nationella och regionala planerna har bedömts utifrån detta perspektiv.

Föreliggande avsiktsförklaring innebär att parterna förbinder sig arbeta för en sammanhållen lösning som skapar finansieringsutrymme för att förverkliga stora investeringar i Stockholmsregionens infrastruktur de kommande åren.

Avsiktsförklaringen innebär ett förslag om att regionen och staten tar ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande av Förbifart Stockholm genom statligt anslag och intäkter från trängselskatt. Regionen och staten tar också ansvar för att väganknutna objekt av stor vikt genomförs genom finansiering med bl.a. trängselskatt. I avsiktsförklaringen föreslås även att medfinansiering sker från kommun eller annan intressent på objektsnivå samt att brukaravgifter används i vissa objekt för finansieringen.

Avsiktsförklaringen föreslår att trängselskatt ska upptas under cirka 30 år för finansiering av Förbifart Stockholm samt väganknutna investeringar, i enlighet med lag om trängselskatt, för 5 miljarder kronor. Därtill föreslås att en inflationsuppräknings av trängselskatten bör ske från år 2012, när Förbifarten börjar byggas samt att trängselskatt upptas på Essingeleden då Förbifarten öppnas för trafik, vilket bedöms ske år 2020.

Avsiktsförklaringen föreslår därutöver att statens anslag till Förbifart Stockholm utgörs av 5 miljarder kronor som anslås från år 2015. Medfinansiering från kommuner eller annan intressent inom väg- och järnvägsprojekt sker i enlighet med direktiven för åtgärdsplaneringen och genomförda förhandlingar genom bidrag och brukaravgift.

Stockholms stads bidrag på 1,25 miljarder i 2007 års penningvärde som var reserverade för medfinansiering av Förbifart Stockholm föreslås gå till Tvärbanan Solna/Kista.

## BEREDNING

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 27 maj 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 avsiktsförklaringen 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 820 000 invånare till närmare en miljon 2030.

Avsiktsförklaringen innebär att Stockholms stad, länets samtliga kommuner och Stockholms läns landsting är eniga om vilka infrastrukturprojekt som utifrån tillgängliga resurser ska prioriteras under de kommande 12 åren.

Avsiktsförklaringen är det första steget inför de detaljerade förslag som regionen den 2 november 2009 förväntas inkomma till regeringen med. Slutligt beslut om fördelning av resurser för infrastrukturinvesteringar den kommande planeringsperioden planeras under tertiäl 1 2010.

De två största projekten som berörs av avsiktsförklaringen 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.

Överenskommelsen möjliggör en ytterligare utbyggd kollektivtrafik i Stockholms län samt möjliggör ett realiserande i närtid av ett antal viktiga regionala vägprojekt.

Infrastrukturinvesteringar i Stockholmsregionen har en nationell betydelse. Trafik till, från och genom Stockholmsregionen är av stor betydelse för människor i hela landet. Detta då Stockholm är Sveriges administrativa och ekonomiska centrum.

Stockholmsregionen har i dag drygt 20 procent av befolkningen men står för 40 procent av tillväxten. Satsningar på infrastruktur i Stockholm har betydelse för den nationella tillväxten och borde vara än mer prioriterade av staten. Stadsledningskontoret anser att det i grunden är ett statligt ansvar att investera i den nationella infrastrukturen.

Genom att regionen föreslås enligt denna avsiktsförklaring på egen hand står för 50 procent - 50 miljarder - av finansieringen, och därmed går ifrån den grundläggande ansvarsfördelningen, kan vi se till att rekordmånga viktiga investeringar kommer till stånd både när det gäller spår och vägar.

En fungerande infrastruktur är en förutsättning för att regionen ska utvecklas positivt i enlighet med de planer som föreligger för de kommande åren. Det är därför enligt stadsledningskontoret rimligt att regionen i det rådande läget tar ett större finansiellt ansvar för att möjliggöra infrastrukturutbyggnaden vid denna tidpunkt. Normalläget bör dock vara att staten tar det fulla ansvaret för investeringar i den nationella infrastrukturen.

Det är enligt stadsledningskontoret centralt att konsekvenserna av denna föreslagna överenskommelse mellan regionen och staten inte innebär att staten flyttar planerade investeringsresurser från Stockholmsregionen. Denna avsiktsförklarings förverkligande bör därmed enligt stadsledningskontoret villkoras av att staten uppfyller sin del.

Avsiktsförklarings innebörd avseende trängselskatten, att skatteintäkterna från träng-



selskatten 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 medför en ökad taxering av regionens invånare.

En ökad taxering som kan verka menligt på tillväxten i regionen. Detta ska dock ställas mot den positiva effekt som kan förväntas av en bättre infrastruktur. Det är stadsledningskontorets bedömning med bakgrund av de studier om trängselns kostnader som genomförts att tillväxteffekterna av infrastrukturinvesteringarna överstiger de negativa effekterna som följer av en ökad taxering.

Stadsledningskontoret vill framhålla vikten av att beslut om förändring av lag om trängselskatt skall ske efter att en önskan om sådan förändring från Stockholms stad i enlighet med den praxis som etablerades vid införandet av skatten 2007.

Frågan om Indexering av trängselskatten från och med 2012 ska i enlighet med praxis föregås av en hemställan från Stockholms stad att så bör ske. Riksdagen bör sedan besluta om förändringar i lagstiftningen efter hemställan av Stockholms stad.

Det är, i enlighet med överenskommelsen, stadsledningskontorets mening att staden bör inkomma med en sådan hemställan i anslutning till att det slutliga beslutet om tilldelning av statliga resurser sker under tertial 1 2010.