

STOCKHOLMS STAD	
Kommunstyrelsen	
KF/KS Kansli	
Ink.	2009 -11- 06
Dnr:	314-2330/2009
Till:	RF

## AVTAL OM MEDFINANSIERING AV VÄG-, SPÅR- M FL SATSNINGAR I STOCKHOLMSREGIONEN ENLIGT STOCKHOLMSFÖRHANDLINGEN

### Parter:

1. Vägverket
2. Banverket
3. Länsstyrelsen Stockholms län
4. Stockholms läns landsting
5. Kommunförbundet Stockholms län
6. Stockholms stad

Samtliga parter i förening benämns nedan "Intressenterna".

### 1. Bakgrund

I december 2007 nåddes uppgörelse mellan statens förhandlingsman och företrädare för Stockholmsregionen om en samlad lösning för Stockholmsregionens framtida trafik- och infrastruktursatsningar. Dessa trafik- och infrastruktursatsningar, vilka har kommit att benämnas som Stockholmsförhandlingen, syftar bl a till en bättre miljö och tillväxt i både Stockholmsregionen och landet i övrigt. Detta ska nås bl a genom säkerställande av bättre vägförbindelser mellan regionens norra och södra delar, ökad spårbunden trafikkapacitet och minskade samhällsekonomiska förluster till följd av trängsel. Ett av målen med detta är att stärka regionens attraktions- och konkurrenskraft ur ett internationellt perspektiv.

Trafik- och infrastruktursatsningarna ska enligt plan genomföras under perioden [2008-2021] och till en kostnad om ca 100 miljarder kronor i dagens penningvärde.

Under 2008 och 2009 har det skett fortlöpande samråd mellan Intressenterna och regeringen om finansiering och planläggning av trafik- och infrastruktursatsningarna i Stockholmsregionen. Dessa samråd har resulterat bl a i att vissa av delprojekten har upptagits i av regeringen fastställda närtidssatsning [för 2009-2010], åtgärdsplaneringsdirektiv och Nationell och Regional Plan.

Mot bakgrund av förhandlingen och inledd åtgärdsplanering har Vägverket, Stockholms stad, Kommunförbundet Stockholms län, Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen Stockholms län och Banverket ingått en Avsiktsförklaring avseende genomförandet av Stockholmsförhandlingen m m daterad den 5 maj 2009[, bilaga 1]. I avsiktsförklaringen framhålls bl a 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, d v s den nya vägförbindelse som ska förbättra kommunikationerna mellan regionens norra och södra delar.

Ovannämnda samtal mellan Intressenterna och regeringen (genom Näringsdepartementet) har under senare tid fokuserat på behovet av och formerna för en samlad lösning för finansiering och genomförande av de trafik- och infrastruktursatsningar som innefattas i Stockholmsförhandlingen. Intressenterna har enats om att deras inbördes förhållanden och åtaganden ska ske i enlighet med nedan angivna villkor.

## **2. Avtalets syfte och omfattning**

Detta avtal ger uttryck för Intressenternas avsikt, att inom ramen för åtgärdsplaneringen och på de villkor som anges i detta avtal ta ett gemensamt ansvar för finansiering och genomförande av de objekt/trafik- och infrastruktursatsningar som innefattas i Stockholmsförhandlingen (samtliga objekt/trafik- och infrastruktursatsningar inbegripna i Stockholmsförhandlingen benämns i förening i det följande som "Infrastrukturåtgärderna"). Avtalet ger 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 till 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.

### **3. Finansieringskällor**

Genomförandet av Infrastrukturåtgärder enligt punkt 2 ska ske med genom bidrag från följande finansieringskällor:

1. Statligt anslag, vilka uppräknas enligt vid var tid tillämpliga regler.
2. Trängselskatt, vilken fr o m [2012] ska inflationsuppräknas kontinuerligt. Trängselskatt ska också, när Förbifart Stockholm öppnas för trafik, upptas på Essingeleden i enlighet med Stockholmsförhandlingen.
3. Annan medfinansiering från kommun, region eller annan intressent. Finansieringsbeloppen ska inflationsuppräknas kontinuerligt.
4. Brukaravgift (vägtull)

### **4. Finansieringsupplägg samt fördelning mellan statliga anslag och medfinansiering**

*Totalkostnad för Infrastrukturåtgärderna samt övergripande princip för finansieringen*

4.1 Genomförandet av Infrastrukturåtgärderna enligt punkt 2 kräver en sammanlagd finansiering om ca 100 miljarder kronor beräknat enligt dagens penningvärde. Den sammanlagda finansieringen ska fördela sig enligt punkt 4.2 mellan delobjekten och finansieringskällorna.

#### *4.2 Förbifart Stockholm*

Genomförandet av Förbifart Stockholm kräver en finansiering om ca 27,6 miljarder kronor i 2009 års penningvärde, vilken fördelas enligt följande.

#### Statliga anslag

Statliga anslag, tilldelade och anvisade Vägverket i enlighet med Nationella och Regionala planer, 5 miljarder kronor.

#### Medfinansiering

*Trängselskatt*

Trängselskatt, 22,6 miljarder kronor, vilken ska upptas med en återbetalningstid under minst 30 år. Finansiering via trängselskatt ska därutöver även täcka investeringar i andra väganknutna projekt för 5 miljarder kronor samt kapitalkostnader, inbegripet ränta på lån från Riksgälden, samt omkostnader för införskaffande, förekommande utbyte (p g a ålder och slitage) och drift av trängselskattesystemet.

#### 4.3 Övriga objekt i överenskommelsen

Dessa omfattar spår och vägar i nationell plan samt spår och vägar i regional plan i enlighet med bilaga med följande samlade finansiering i penningvärde 2009  
Statligt anslag totalt ca 44 miljarder kronor

Medfinansiering från kommuner, landsting och näringsliv, totalt ca 22 miljarder kronor.

Brukaravgifter/vägtull totalt ca 0,6 miljarder kronor

#### 4.4 *Uppräkning efter kostnadsutveckling*

Samtliga belopp angivna i denna punkt 4 är baserade på dagens penningvärde. Intressenterna bekräftar att finansieringsbeloppen behöver uppräknas vid en senare tidpunkt, och därefter periodiskt, med hänsyn till kostnadsutvecklingen.

### 5. **Särskilt om trängselskatt**

Intressenterna ska vidta alla de åtgärder som krävs i förhållande till riksdag och regering, enligt gällande eller framtida lagstiftning, för att nå syftet om intäkter genom trängselskatt för delfinansiering av Infrastrukturåtgärderna. Vägverket och Stockholms stad ansvarar gemensamt för framställan till regering/riksdag om upptagande av trängselskatt.

Intressenterna förbinder sig att en eventuell förändring av huvudmannaskapet för trängselskatten inte ska påverka detta avtal.

### 6. **Övriga avtal mellan Intressenterna m m**

Intressenterna ska i samband med fastställelsen av nationell och regional plan, med beaktande av innehållet i detta avtal, ta slutlig ställning till vilka enskilda väg-, järnvägs- och kollektivtrafikprojekt som ska ingå i Infrastrukturåtgärderna.

De närmare detaljerna för varje projekt ska regleras i särskilda och skriftliga finansierings- och genomförandeavtal mellan berörda Intressenter. Finansierings- och genomförandeavtalen ska tydligt reglera bl a det enskilda projektets syfte, omfattning och standard, tidplan, markupplåtelse, genomförandeformer, organisation och arbetssätt samt finansiering, inräknat hur fördyringar av enskilda projekt ska hanteras och fördelas mellan Intressenterna. Avtalen ska följa de principer som anges i punkt 4.

I den utsträckning som finansierings- och genomförandeavtal redan tecknats mellan Intressenterna, ska avtalen i fråga anses ingångna inom ramen för detta avtal.

## **7. Uppföljning**

För uppföljning av detta avtal utses tjänstemanna- och politikergrupper.

## **8. Extern information**

Intressenterna ska samråda kring planering av och huvudsakligt innehåll i extern information om Infrastrukturåtgärderna som redovisas i en kommunikationsstrategi. Parterna skall följa den framtagna kommunikationsstrategin

## **9. Avtalets ikraftträdande och giltighet**

Detta avtal träder i kraft när det har undertecknats av Intressenterna. Ändringar och tillägg till detta avtal ska, för att vara bindande, vara skriftligen avfattade och undertecknade av Intressenterna.

Avtalets giltighet är villkorad av att avtalet undertecknas och godkänns av intressenterna. Respektive berörd intressent ska tillse att ett sådant beslut är fattat för dennes vidkommande snarast, dock senast under december 2009.

Avtalets giltighet är vidare villkorad av att Infrastrukturåtgärderna, till väsentlig del, ingår i den av regeringen fastställda Nationella planen under första kvartalet 2010 och därefter förblir upptagna i planen. Avtalets giltighet är vidare villkorad av författningsmässiga ordningar som möjliggör intäkter i form av trängselskatt enligt detta avtal, och att intäkterna från trängselskatten inte blir väsentligen lägre än som förutsatts i detta avtal.

---

Detta avtal har upprättats i 6 originalexemplar av vilka undertecknade parter erhållit var sitt.

Borlänge den 10 November 2009  
VÄGVERKET

Borlänge den 10 November 2009  
BANVERKET

---

Namn:  
Stockholm den / 2009  
LÄNSSTYRELSEN STOCKHOLMS LÄN  
LANDSTING

---

Namn:  
Stockholm den / 2009  
STOCKHOLMS LÄNS

---

Namn:  
Stockholm den / 2009  
KOMMUNFÖRBUNDET STOCKHOLMS LÄN

---

Namn:  
Stockholm den / 2009  
STOCKHOLMS STAD

## **BILAGEFÖRTECKNING**

1. Sammanställning av objekt som ingår i överenskommelsen
2. Kassaflödesanalys trängselskatt
3. Sammanställning medfinansiering

