



PM 2007:79 RI+II (Dnr 314-1248/2007)

Förslag till reviderade långsiktiga investeringsplaner för väg- och järnväg 2004-2015

Remiss från Banverket och Vägverket

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Som svar på remissen återopas och överlämnas denna promemoria.

Föredragande borgarråden Kristina Axén Olin och Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Vägverket och Banverket har fått i uppdrag att lämna förslag till reviderade långsiktiga planer för väghållning respektive banhållning för perioden 2004-2015. Stockholms stad har, liksom andra remissinstanser, fått Vägverkets och Banverkets förslag till reviderade planer på remiss.

P.g.a. kraftiga kostnadsökningar för många projekt är investeringsutrymmet i förslagen till reviderade planer mindre än i de gällande planerna. Flera för staden och regionen synnerligen viktiga utlovade, och i vissa fall avtalade, infrastruktursatsningar har därför strukits eller senarelagts. Den statliga satsningen på stockholmsregionen, som redan i utgångsläget enligt gällande planer är otillräcklig för regionens behov och framtida tillväxt, minskas alltså ytterligare vilket får negativa konsekvenser såväl för medborgare som för näringsliv. Möjligheten att välja jobb och bostad begränsas vilket leder till att arbetsmarknaden fungerar sämre. Köer och trängsel på vägar och i kollektivtrafiken förvärras ytterligare, godstransporter försenas och fler fordon och förare krävs för att klara varudistributionen. I och med trafiksituationen ökar miljöbelastningen och koldioxidutsläppen, vilket motverkar målen om en hållbar utveckling. Svårigheter att trafikförsörja nya bostadsområden, framförallt med kollektivtrafik, samt svårigheter att uppfylla miljökvalitetsnormerna påverkar bostadsbyggandet negativt med högre bostadspriser som följd. Sammantaget innebär allt detta att regionens utveckling hämmas.

Stockholmsregionen fungerar idag som en motor och förnyare för näringslivet i hela landet. Detta innebär att regionens starka ekonomiska utveckling även får positiva återverkningar i övriga delar av landet och sålunda är av nationell betydelse. Befolkningen i länet väntas öka med mellan 400 000-600 000 nya invånare till år 2030. Fler invånare och arbetsplatser ger upphov till fler resor och förflyttningar, vilket ställer ytterligare krav på stadens och regionens redan hårt belastade trafiksystem.

Statens anslag till trafikinvesteringar i stockholmsregionen har inte stått i paritet med folkmängd och huvudstadsroll. Istället tvingas landstinget, Stockholms stad och länets övriga kommuner betala betydligt högre andel av investering och drift av infrastrukturen än i Sverige i genomsnitt. Stockholms stad bidrar enligt gällande avtal med uppskattningsvis ca 4,4 miljarder kronor under innevarande planperiod 2004-2015 till de statliga infrastrukturprojekten Norra länken, E18 Hjulsta-Kista samt Citybanan. Staden har också ett väghållaransvar för det regionala/nationella vägnätet

som vida överstiger de flesta kommuners samt ett stort ekonomiskt åtagande att åtgärda eftersatt underhåll och att utveckla sin del av vägsystemet.

Staten behöver ta större ansvar för finansieringen av infrastruktur i stockholmsregionen. Det är inte rimligt att stora projekt av nationell betydelse som Norra Länken och Citybanan skall ingå i ramarna för infrastrukturplanerna. Den typen av projekt bör ges en stabil finansiering i särskild ordning i likhet med finansieringen av Öresundsbron. På så sätt kan utrymme tryggas inom finansieringsramarna för övriga angelägna projekt som annars får stryka på foten.

Revideringen av gällande investeringsplaner infaller olämpligt i tiden. Eftersom många av objekten i planerna just nu är föremål för förhandlingar anser stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret att ett fastställande av revideringen av planerna bör vänta tills Carl Cederschiölds förhandlingsuppdrag kring stockholmsregionens infrastruktur avslutats den 1 december 2007 och förhandlingsresultatet kan integreras i de reviderade planerna.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden som lämnat ett gemensamt kontorsyttrande.

Kontoren framför att p.g.a. kraftiga kostnadsökningar för många projekt är investeringsutrymmet i förslagen till reviderade planer mindre än i de gällande planerna. Flera för staden och regionen synnerligen viktiga utlovade, och i vissa fall avtalade, infrastruktursatsningar har därför strukits eller senarelagts.

Statens anslag till trafikinvesteringar i stockholmsregionen har inte stått i paritet med folkmängd och huvudstadsroll. Istället tvingas landstinget, Stockholms stad och länets övriga kommuner betala betydligt högre andel av investering och drift av infrastrukturen än i Sverige i genomsnitt. Stockholms stad bidrar enligt gällande avtal med uppskattningsvis ca 4,4 miljarder kronor under innevarande planperiod 2004-2015 till de statliga infrastrukturprojekten Norra länken, E18 Hjulsta-Kista samt Citybanan. Staden har också ett väghållaransvar för det regionala/nationella vägnätet som vida överstiger de flesta kommuners samt ett stort ekonomiskt åtagande att åtgärda eftersatt underhåll och att utveckla sin del av vägsystemet.

Staten behöver ta större ansvar för finansieringen av infrastruktur i stockholmsregionen. Det är inte rimligt att stora projekt av nationell betydelse som Norra Länken och Citybanan skall ingå i ramarna för infrastrukturplanerna. Den typen av projekt bör ges en stabil finansiering i särskild ordning i likhet med finansieringen av Öresundsbron. På så sätt kan utrymme tryggas inom finansieringsramarna för övriga angelägna projekt som annars får stryka på foten.

Våra synpunkter

Under decennier blundade de socialdemokratiska regeringarna för de behov av infrastrukturutbyggnad som länge varit nödvändiga för Stockholmsregionens utveckling och tillväxt. Konsekvent gav man efter för regionalpolitiska prioriteringar och genomförde stora investeringar i delar av övriga landet. Stockholmarna har länge bidragit med betydligt större andel av statens intäkter än vad staden får tillbaka genom de statliga anslagen till väg- och kollektivtrafikinvesteringar. Det är en ohållbar ekvation om man vill och tror att Stockholmsregionen och Mälardalen ska fortsätta att vara ledande inom tillväxt, utvecklingsvilja och globalisering.

Det trafiksystem som finns i Stockholmsregionen räcker inte ens för dagens behov. Den spårbundna kollektivtrafiken drabbas ständigt av störningar som på grund av den obefintliga överkapaciteten leder till stora förseningar och inställd trafik. Lokaltåg, regionaltåg och fjärrtåg går på samma spårnät vilket medför att störningarna ger

effekter långt ut i landet. Vägnetet är i många fall kraftigt överbelastat och minsta störning ger stora konsekvenser för restid och för framkomlighet. Stockholmarna har redan i snitt 30 procents längre restid till arbetet än boende i övriga landet. Inom 10 år beräknas persontransporterna öka med 30% och fram till 2030 prognostiseras biltrafiken öka med 60-70%.

Stockholmsregionen måste nu genomföra stora satsningar på infrastruktur. Dels behöver tappad tid under den socialdemokratiska regeringen tas igen, dels behöver framtiden mötas. Stockholm är Sveriges ekonomiska motor och regionen måste under de kommande decennierna prioriteras vid anslag till väg- och spårinvesteringar. Förutsättningar för en utökad kollektivtrafik är lika väsentliga som nya vägprojekt.

Stockholms stad bidrar i dag i högre grad än någon annan kommun till finansiering av vägar och spår. Dels genom direkt medfinansiering vid investeringar som t.ex. Södra och Norra Länken, Citybanan och E18 Hjulsta-Kista, dels genom att i Ag-överenskommelsen vara väghållare för delar av det vägnät (t.ex. nordsyd-axeln) som annars skulle bedömas vara Vägverkets ansvar. Om verkens nya planförslag skulle bli verklighet innebär det att stadens engagemang och bidrag besvaras med uppskjutna och försenade projekt.

I de remitterade förslagen till reviderade planer har inga nya satsningar tillkommit. Istället har Väg- och Banverket tagit hänsyn till nya kalkyler och det nya kostnadsläget.

De prioriteringar som Vägverket sedan gjort är oacceptabla för stockholmsregionen. Ombyggnaden av E18 mellan Hjulsta och Kista föreslås skjutas upp med flera år. Konsekvenserna av en sådan prioritering finns både i försämrad integration, minskade förutsättningar för bostadsbyggande, trafiksäkerhet och i företagsområdenas utveckling och tillväxt. Stockholms stad förskottade så sent som i februari i år 635 miljoner till Vägverket för att spaden skulle kunna sättas i jorden 2008. Projektet hade stöd från en bred majoritet i kommunfullmäktige, vilket i sig visar den samstämmighet som finns kring projektets betydelse för Stockholm.

På samma sätt föreslås Förbifart Stockholm (Nordsydlig förbindelse) skjutas fram ett flertal år. Förbifarten har av en samlad målarregion pekats ut som ett av de allra mest angelägna vägprojekten. Projektet kommer att leda till helt nya förutsättningar för en sammanhållen storstadsregion med enklare pendling och transporter. De norra och södra delarna av Mälardalen ges nya möjligheter att samverka och utvecklas. Om projektet inte kommer igång som planerat fortsätter segregeringen av stockholmsregionen i norr och söder med negativa konsekvenser för tillväxten. Det är också väsentligt att poängtera att avgifterna från trängselskatterna ursprungligen öronmärktes för medfinansiering av byggandet av Förbifart Stockholm. Om projektet försenas ytterligare finns inte längre någon märkbar och relevant koppling mellan det medborgarna betalar i trängselavgift 2007 och den väg man kan köra på cirka 20 år senare. I detta sammanhang är det också viktigt att lyfta upp åtgärder på Ekerövägen i planeringen.

Banverkets prioriteringskriterier är i grunden sunda. Objekt belägna i stråk med stora resande- eller godsmängder ska prioriteras före åtgärder inom nationella sättningsområden avsedda för att uppnå transportpolitiska mål. Problemen uppstår i och med att Banverket sitter fast i ett flertal pågående projekt, som t.ex. Hallandsås, Bottniabanen, Ådalsbanan och Haparandabanen, där budgeten kraftigt har överskridits. Följden av detta blir att investeringsramarna inte räcker till de planerade projekten och att de för stockholmsregionen högt prioriterade projekten Citybanan, utbyggnad av Mälärbanan, Nynäsbanan, Södertälje C – Södertälje Hamn samt flertalet av de projekt där SL behöver statsbidrag riskerar att förskjutas samt kvarstår delvis ofinansierade. Tvärförbindelser och andra viktiga projekt skjuts därmed på framtiden. Återigen en oacceptabel situation för Stockholm. Vi anser därför att det bör övervägas om

omprioriteringar kan göras där vissa pågående projekt tillfälligt eller helt omarbetas eller avbryts för att frigöra resurser.

Stockholms läns landstings roll som trafikhuvudman och finansiär av viktiga investeringar i infrastruktur är central i vår region. Statliga beslut påverkar landstingets förmåga att klara finansieringen, vilket kan leda till att väsentliga projekt försenas. Det är angeläget att staten söker lösningar som långsiktigt ger Stockholms läns landsting förutsättningar att klara de tunga investeringar som regionen behöver för att kunna fortsätta växa och för att klara det ökade trycket på kollektivtrafiksystemet.

Det finns också anledning att överväga nya metoder för finansiering av nya infrastrukturprojekt. En upphandling med medverkan av privat finansiering skulle dels kunna bidra till tidigareläggning av projekten, dels ge en mer effektiv riskspridning och säkrare kalkyler. En PPP-lösning (Private Public Partnership) ska dock inte förväxlas med en privat-finansiering. Det är viktigt att vara medveten om att privat-offentlig samverkan inte är ett sätt för det offentliga att undkomma investeringen – utan en upphandlingsform som sprider och i viss utsträckning säkrar kostnaden.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

Som svar på remissen återopas och överlämnas denna promemoria.

Stockholm den 3 maj 2007

KRISTINA AXÉN OLIN MIKAEL SÖDERLUND

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

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

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Uttala att ytterligare statliga medel måste tillföras för investeringar i infrastruktur i Stockholmsregionen.
3. Därutöver anför följande.

Inget av de senareläggningar eller de förslag till att stryka objekt som föreslås i förslagen till reviderade infrastrukturplaner bör genomföras. Stockholmsregionen har under lång tid lidit av att regionen varit otydlig i sina prioriteringar. Under senare år har detta avhjälpts och möjliggjort att viktiga investeringar kunnat beslutas, exempelvis E18 Hjulsta- Ulriksdal, Norra länken och Citybanan. Det finns ingen anledning att ifrågasätta de prioriteringar som gjorts. De fördyringar som uppkommit är primärt en fråga för regeringen att ta ställning till. Regeringen tycks i detta avseende sätta sin tillit till sin förhandlingsman Carl Cederschiöld.

I direktiven till statens förhandlingsman Carl Cederschiöld framgår att hans förhandlingar skall ske *"inom den finansieringsram som gällande infrastrukturplaner för länet utgör"*. Förutsättningarna att använda OPS (offentlig-privat samverkan) och regional finansiering är också aktuellt inom ramen för hans uppdrag. Det förändrar dock inte de grundläggande ekonomiska förutsättningarna. Finansieringsbehovet består. Frågan är dock vem som ska betala. Regeringens svar tycks vara att vältra över ytterligare kostnader lokalt och regionalt och träda tillbaka från sitt ansvar för infrastrukturen.

Staten bör istället ta ett större ansvar för finansiering av infrastruktur i Stockholmsregionen. Det är staten och regeringen som har ansvaret för infrastrukturen och det är regeringen som måste klargöra sin ambitionsnivå. Att Vägverk, Banverk och regering ska invänta förhandlingsmannens arbete innebär endast att viktig tid förloras i arbetet med att utveckla Stockholms infrastruktur. Konsekvenserna och kostnaderna av sådan senfärdighet från borgerligt håll har vi i Stockholm dessvärre sett för mycket av redan, nu senast Citybanan, vars förseningar kostar cirka 50 mkr per månad.

Stockholmsregionens har stor betydelse för svensk ekonomi och en utbyggnad av infrastrukturen i regionen är särskilt viktigt ur ett nationellt perspektiv. Att som regeringen gör abdikera och överlämna ansvaret av för nationen viktig infrastruktur åt kommuner, landsting och privata företag är en oroväckande signal. Inte minst då detta sker i en tid när konjunkturen är god, arbetslösheten minskar sedan ett antal år och skatteunderlaget växer. Nu bör behövliga investeringar för framtiden genomföras – inte skjutas på framtiden.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Roger Mogert, Teres Lindberg och Kersti Py Börjeson* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Stefan Nilsson* (mp) enligt följande:

Miljöpartiet anser att järnvägen är en central del av ett klimatsmart transportsystem och att investeringar i järnväg tillhör de mest angelägna. Det är mycket viktigt för Stockholms stad och stockholmsregionen att satsningarna på utbyggnaden av järnvägar tillsammans med kollektivtrafiken fortsätter som planerat. Det är därför ytterst beklagligt att Banverket och Vägverket drar ner på ambitionerna och försenar den planerade utbyggnaden av angelägna infrastruktursatsningar i stockholmsregionen.

Det är idag stora kapacitetsproblem i kollektivtrafiken. I rusningstid är ofta kollektivtrafiken fullsatt. För att skapa ett klimatsmart samhälle behövs mer kapacitet i kollektivtrafiken både lokalt och regionalt. Den befintliga trafiken behöver trimmas, optimeras och utökas. Bland annat handlar det om satsningar på ombyggnation och förlängning av stationer, byten av signalsystem och växlar samt utökning av busstrafiken.

För att ytterligare öka kollektivtrafikens andel av resandet krävs stora och långsiktiga infrastruktursatsningar. Staten behöver därför prioritera och skjuta till pengar för att inte redan planerad spårutbyggnad ska senareläggas.

Särskilt uttalande gjordes av *Inger Stark* (v) enligt följande:

Vi anser att man vid en revidering av långsiktiga investeringsplaner för väg- och järnväg ska göra omprioriteringar som gynnar miljö och långsiktigt hållbarhet. Det innebär en tydligare prioritering av järnvägen, och mindre satsningar på vägutbyggnader. Av de medel som läggs på vägar bör en större del gå till drift och underhåll av befintliga vägar, istället för till vägutbyggnader.

Ett mycket prioriterat projekt är Citybanan, som är avgörande för järnvägskapaciteten, inte bara i Stockholmsregionen utan i hela landet. Det är mycket olyckligt att man föreslår att ta bort Ostlänken som skulle ge dubbelspår från Stockholm till Nyköping. Det är ett steg i fel riktning som riskerar att leda till ökad vägtrafik.

I revideringen bör ett nytt ställningstagande för att lägga E18 mellan Hjulsta och Kista i tunnel att tas. Nuvarande beslut med enbart överdäckningar är ett svek mot alla de som bor i området och dagligen störs av buller och vägbarriären till Järvafältet.

Att Mikael Söderlund i sina synpunkter till ärendet hävdar att ”avgifterna från trängselavgifterna ursprungligen öronmärktes för medfinansiering av byggandet av Förbifart Stockholm” är lögn. I folkomröstningen där stockholmarna tog ställning till trängselavgifter framgår att intäkterna ska användas till kollektivtrafik och vägar, men ingen specificering av konkreta projekt görs. Grundtanken med avgifterna var att de skulle bidra till en satsning på kollektivtrafiken, både genom ökad attraktivitet och utbyggnad.

Det är mycket tråkigt att Tvärbana Ost, sträckan Hammarby – Sjöstad inklusive en konvertering av Saltsöbanan till tvärbana, skjuts på framtiden. En enkel lösning på detta, och andra bortprioriterade satsningar i kollektivtrafiken, vore att låta intäkterna från trängselavgifterna till största delen gå till satsningar i kollektivtrafiken.

Det är synd för stockholmarna att vänsterpartiet inte har majoritet i riksdagen. Om så vore fallet skulle samtliga spårsatsningar här ovan genomföras, inklusive Ostlänken, eftersom Vänsterpartiets förslag till statbudget säkerställer den ursprungliga medelsramen för Framtidsplanen. Detsamma gäller E18 i tunnel. Vänsterpartiet tillskjuter dessutom ytterligare medel för en statlig finansiering av Citybanan och ökar anslaget för drift och underhåll, vilket leder till minskade tågförseningar.

Den borgerliga alliansen förespråkar Offentlig Privat Samverkan för att tidigarelägga ett antal projekt. Vi motsätter oss denna typ av finansieringsmetod som innebär att kommersiella krafter kommer att stärka sitt inflytande i den långsiktiga planeringen av infrastrukturen. Istället vill vi förändra budgetlagen och göra det möjligt för regeringen att låna till storskaliga infrastrukturprojekt, precis på samma sätt som kommuner, landsting och företag gör. Om även staten inför en investeringsbudget, låter man varje generation stå för sina kostnader, eftersom en investering är något som kan användas under en längre tid.

ÄRENDET

Vägverket och Banverket har fått i uppdrag att lämna förslag till reviderade långsiktiga planer för väghållning respektive banhållning för perioden 2004-2015. Stockholms stad har, liksom andra remissinstanser, fått Vägverkets och Banverkets förslag till reviderade planer på remiss. Stockholms stad behöver lämna sina synpunkter till verken senast den 18 maj.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden samt stadsbyggnadsnämnden som lämnat ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden

Stadsledningskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har lämnat ett gemensamt kontorsyttrande som anmäls i respektive nämnd.

Kontorens tjänsteutlåtande daterat den 24 april 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

P.g.a. kraftiga kostnadsökningar för många projekt är investeringsutrymmet i förslagen till reviderade planer mindre än i de gällande planerna. Flera för staden och regionen synnerligen viktiga utlovade, och i vissa fall avtalade, infrastruktursatsningar har därför strukits eller senarelagts. Den statliga satsningen på Stockholmsregionen, som redan i utgångsläget enligt gällande planer är otillräcklig för regionens behov och framtida tillväxt, minskas alltså ytterligare vilket får negativa konsekvenser såväl för medborgare som för näringsliv. Möjligheten att välja jobb och bostad begränsas vilket leder till att arbetsmarknaden fungerar sämre. Köer och trängsel på vägar och i kollektivtrafiken förvärras ytterligare, godstransporter försenas och fler fordon och förare krävs för att klara varudistributionen. I och med detta ökar miljöbelastningen och koldioxidutsläppen, vilket motverkar målen om en hållbar utveckling. Svårigheter att trafikförsörja nya bostadsområden, framförallt med kollektivtrafik, samt svårigheter att uppfylla miljö kvalitetsnormerna påverkar bostadsbyggandet negativt med högre bostadspriser som följd. Sammantaget innebär allt detta att regionens utveckling hämmas.

Stockholmsregionen fungerar idag som en motor och förnyare för näringslivet i hela landet. Detta innebär att regionens starka ekonomiska utveckling även får positiva återverkningar i övriga delar av landet och sålunda är av nationell betydelse. Befolkningen i länet väntas öka med mellan 400 000-600 000 nya invånare till år 2030. Fler invånare och arbetsplatser ger upphov till fler resor och förflyttningar, vilket ställer ytterligare krav på stadens och regionens redan hårt belastade trafiksystem.

Statens anslag till trafikinvesteringar i Stockholmsregionen har inte stått i paritet med folkmängd och huvudstadsroll. Istället tvingas landstinget, Stockholms stad och länets övriga kommuner betala betydligt högre andel av investering och drift av infrastrukturen än i Sverige i genomsnitt. Stockholms stad bidrar enligt gällande avtal med uppskattningsvis ca 4,4 miljarder kronor under innevarande planperiod 2004-2015 till de statliga infrastrukturprojekten Norra länken, E18 Hjulsta-Kista samt Citybanan. Staden har också ett väghållaransvar för det regionala/nationella vägnätet som vida överstiger de flesta kommuners samt ett stort ekonomiskt åtagande att åtgärda eftersatt underhåll och att utveckla sin del av vägsystemet.

Staten behöver ta större ansvar för finansieringen av infrastruktur i Stockholmsregionen. Det är inte rimligt att stora projekt av nationell betydelse som Norra Länken och Citybanan skall ingå i ramarna för infrastrukturplanerna. Den typen av projekt bör ges en stabil finansiering i särskild ordning i likhet med finansieringen av Öresundsbron. På så sätt kan utrymme

tryggas inom finansieringsramarna för övriga angelägna projekt som annars får stryka på foten.

Revideringen av gällande investeringsplaner infaller olämpligt i tiden. Eftersom många av objekten i planerna just nu är föremål för förhandlingar anser stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret att ett fastställande av revideringen av planerna bör vänta tills Carl Cederschiölds förhandlingsuppdrag kring Stockholmsregionens infrastruktur avslutats den 1 december 2007 och förhandlingsresultatet kan integreras i de reviderade planerna.

Remissen

Vägverket och Banverket har fått i uppdrag att lämna förslag till reviderade långsiktiga planer för väghållning respektive banhållning för perioden 2004-2015. Länsplanerna för den regionala infrastrukturen omfattas inte av revideringen. Vägverket och Banverket ska lämna remissbehandlade förslag till planer till regeringen senast den 18 juni 2007. Förslagen till reviderade planer finns att hämta på verkens respektive hemsidor: www.banverket.se/framtidsplan samt www.vv.se/npvs.

Enligt regeringens uppdrag ska kostnaderna anges i prisnivå 2007 mot de gällande planernas prisnivå 2004 och ramarna har räknats upp med knappt en procent. Kostnadsökningen för denna typ av anläggningsarbeten 2004-2007 uppgår dock till ca 16-17 % enligt Vägverket och Banverket, framförallt p.g.a. kraftigt stigande kostnader för insatsvaror som olja/asfalt och stål. Investeringsutrymmet i de reviderade planerna är därmed mindre än i de gällande planerna och flera objekt har senarelagts eller helt strukits ur planerna i verkens förslag till revidering.

Stockholms stad har, liksom en stor mängd remissinstanser, fått Vägverkets och Banverkets förslag till reviderade planer på remiss. Remisstiden är mycket kort, 6 veckor mot normalt 12 veckor. Verken vill att kommuner och trafikhuvudmän lämnar sina synpunkter till länsstyrelsen senast månadsskiftet april/maj 2007, som sedan ska sammanställa synpunkter och lämna ett samlat yttrande senast den 18 maj. Övriga remissinstanser lämnar synpunkter direkt till Banverket och Vägverket senast den 18 maj.

På grund av den korta remisstiden kan Stockholms stad inte lämna sitt yttrande via länsstyrelsen, utan skriver ett gemensamt yttrande över såväl Banverkets som Vägverkets förslag till reviderade planer och skickar detta direkt till de båda huvudmännen.

Kommunstyrelsen har internt remitterat ärendet till stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret för yttrande senast den 24 april. P.g.a. den korta remisstiden hinner ärendet inte behandlas politiskt i några facknämnder. Istället besvaras internremissen för stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret med detta gemensamma kontorsyttrande. Samråd har dessutom skett med exploateringskontoret.

Kontorens synpunkter

Stockholmsregionen behöver ökade infrastrukturensatsningar

Infrastruktur och tillväxt

Stockholmsregionen fungerar idag som en motor och förnyare för näringslivet i hela landet. Detta innebär att regionens starka ekonomiska utveckling även får positiva återverkningar i övriga delar av landet och sålunda är av nationell betydelse.

Investeringar i transportsystemet är av avgörande betydelse för regionens tillväxt. En god infrastruktur medverkar till att sänka näringslivets kostnader, främst transportkostnader men även andra indirekta kostnader. Detta innebär en produktivitetshöjande effekt för företagen och bidrar till tillväxt. Ett väl fungerande transportsystem är också gynnsamt för arbetsmarknadens funktion och effektivitet. Utbudet av arbetskraft i regionen kännetecknas av en mängd vitt skilda utbildningar och specialiteter och för att dessa skall komma till sin rätt krävs att varje arbetstagare har möjlighet att lätt ta sig till de arbetsplatser som bäst kan utnyttja hans/hennes kompetens. Ny infrastruktur som ger snabbare restider kan också öka arbetsmarknadens storlek. Infrastrukturen påverkar även regionens internationella konkurrenskraft.

För Sverige, som har en konkurrensnackdel i sin gleasa befolkningsstruktur, är det särskilt viktigt att vidmakthålla de största regionernas konkurrenskraft. Det är ett välkänt faktum att investeringarna i storstädernas infrastruktur under en lång rad av år inte hållit jämna steg

med den ekonomiska och befolkningsmässiga utvecklingen. Vi kan redan nu se resultatet av detta med hårt belastad kollektivtrafik, växande bilköer, ökade utsläpp och en sämre fungerande arbetsmarknad. Men de stora effekterna ligger framför oss. Storleken på de investeringar som görs idag blir avgörande för hur vi klarar de enorma globala utmaningar som väntar oss under det närmaste halvsekle. Ju längre man väntar, för varje icke-beslut, minskar vår långsiktiga konkurrenskraft.

NUTEK har i rapporten ”Hur mycket kostar det att vänta? – en kontrafaktisk analys” undersökt vad det samhällsekonomiska intäktsbortfallet blir i och med att infrastruktursatsningarna enligt Dennisöverenskommelsen inte genomförts. Resultat fram till år 2020 uppgår för Stockholmsregionen till närmare 50 miljarder kronor. Det bör påpekas att beräkningarna är begränsade till Stockholms län, vilket innebär att förändringen i tillgänglighet, och därmed också inkomsteffekten, sannolikt underskattas.

Dagens trafiksystem

Dagens trafiksystem i Stockholmsregionen är hårt belastat med stora kapacitetsbrister i både väg- och spårsystemen. Kapacitetsbrister och trängsel på vägar och spår leder i sin tur till att systemen lätt överbelastas och att driftsstörningar uppstår. Detta innebär sammantaget längre restider. Framkomlighetsproblemen är avsevärt större än i andra delar av landet och hämmar regionens utveckling. Möjligheten att välja jobb och bostad begränsas, godstransporter försenas och fler fordon och förare krävs för att klara varudistributionen än om framkomligheten varit god. Sammantaget innebär detta en ökad miljöbelastning för hela regionen, och i synnerhet Stockholms stad, och motverkar målen om en hållbar utveckling.

Vägförbindelserna genom centrala Stockholm är redan idag de högst belastade i landet. Avlastande förbindelser över Saltsjö – Mälarsnittet saknas. Dessutom saknas många tvärförbindelser runt innerstaden och i ytterområdet. Centrala regionkärnan behöver avlastas från tung trafik och distributionstrafik till och från terminalområden och hamnar. Både tunnelbanan och tvärbanan behöver byggas ut för att försörja halvcentrala delar och trafiksektorer som saknar kapacitetsstark kollektivtrafik. Även stombussarnas kapacitet behöver stärkas.

Stockholm växer

Stockholmsregionen har en stark befolkningstillväxt redan idag. Prognoser visar att detta kommer att fortsätta. Befolkningen i länet väntas öka med mellan 400 000-600 000 nya invånare till år 2030. Av dessa väntas ca 150 000 tillkomma inom Stockholms stad. Fler invånare och arbetsplatser ger upphov till fler resor och förflyttningar, vilket ställer ytterligare krav på stadens och regionens redan hårt belastade trafiksystem.

För att klara av att trafikförsörja alla de nya invånarna till år 2030 krävs satsningar på spår- och vägutbyggnader redan idag. För att bygga ut spårnätet i en region som Stockholm krävs investeringar som vida överstiger vad andra regioner i landet behöver. Därför blir också kollektivtrafikens totalkostnad räknat per invånare högre i Stockholms län än i övriga riket.

Statliga investeringar

Ett väl utbyggt och väl fungerande kommunikationssystem är en nödvändig förutsättning för Stockholmsregionens tillväxt och välfärdsökningen i landet som helhet. Men statens anslag till trafikinvesteringar i Stockholmsregionen har inte stått i paritet med folkmängd och huvudstadsroll. De statliga bidragen till investeringarna i Stockholmsregionen enligt gällande infrastrukturplaner är låga (15 % av totala medlen) sett till regionens andel av Sveriges befolkning (21 %) och betydelsen för den svenska ekonomin (28 % av BNP). Särskilt låg är medelstillsdelningen för kollektivinfrastruktur. Istället tvingas landstinget, Stockholms stad och övriga kommuner betala betydligt högre andel (60 %) av investering och drift av infrastrukturen än i Sverige i genomsnitt (40 %). Särskilt tydligt är det för landstinget som trots en ansträngd ekonomi betalar en exceptionellt hög andel av satsningarna i transportsystemet i Stockholms län.¹

Om inte anslagen ökar väsentligt blir det svårt att försörja de nya invånarna både med nödvändig kollektivtrafik och med tillräcklig vägkapacitet. Detta leder även till att bostadsbyggandet hämmas i regionen och att stadens strategi att bygga staden inåt försvåras.

¹ Regionplane- och trafikkontoret (2006), *Transportsystemets finansiering*, Rapport 2006:2

Samhällsekonomiska kalkyler som görs för infrastrukturinvesteringar tenderar att undervärdera nyttan för infrastruktur i storstad. Den betydligt större tätheten leder till konsekvenser för ekonomi, miljö, kapacitetsutnyttjande m.m. Värdering av t.ex. trängsel, subventioner till kollektivtrafiken och bättre exploateringsmöjligheter till följd av ny infrastruktur kan inte tillfredsställande hanteras med de metoder som används.² Detta missgynnar bedömningen av investeringar i Stockholmsregionen och särskilt för kollektivtrafiken.

Slutsatsen är att staten måste ta större ansvar för finansieringen av infrastruktur i Stockholmsregionen.

Konsekvenser av reviderade planer

Generellt

Banverkets och Vägverkets förslag till reviderade investeringsplaner med oförändrad finansieringsram innebär att verken inte tar på sig några extra kostnader för projektens fördyring. Istället tillåts fördyrade projekt ta mer plats inom de befintliga ramarna vilket innebär att andra infrastruktursatsningar istället förskjuts i tiden eller helt hamnar utanför investeringsplanerna. I fallet E18 Hjulsta-Kista konstaterar stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret att föreslagen omDispositionering av medel innebär att Vägverket ensidigt bryter det avtal man ingått med staden, om föreliggande förslag till revidering fastställs (se vidare nedan).

Förslaget till revidering av investeringsplanerna innebär att färre infrastrukturprojekt kan genomföras i Stockholms län. Den statliga satsningen på Stockholmsregionen, som redan i utgångsläget enligt gällande planer är otillräcklig för regionens behov och framtida tillväxt, minskas alltså ytterligare. För regionen som helhet riskerar det att kraftigt hämma utvecklingen, såväl befolkningsmässigt som ekonomiskt, och försämra regionens internationella konkurrenskraft, vilket inte bara drabbar Stockholm utan hela landet. Förslaget till reviderade planer kommer följaktligen få negativa konsekvenser såväl för medborgare som för näringsliv.

De uteblivna infrastrukturprojekt som blir följden av förslaget till revidering av investeringsplanerna innebär att köer och trängsel inom staden och regionen förvärras ytterligare. De uteblivna satsningarna på spårtrafiken innebär även att kollektivtrafikandelarna riskerar att minska med ökad biltrafik som följd. Detta ger i sin tur en ökad miljöbelastning och koldioxidutsläpp vilket går emot de av riksdagen fastställda transportpolitiska målen samt försvårar för stadens arbete med förbättrad stadsmiljö och hälsa. Detta resulterar i försämrad hälsa för stadens medborgare samt ökade problem att uppfylla miljö kvalitetsnormerna i staden.

Ytterligare en konsekvens blir att bostadsbyggandet försvåras med högre bostadspriser som följd. Dels beror detta på svårigheter att trafikförsörja nya bostadsområden, framförallt med kollektivtrafik, dels på att man inte kan uppfylla miljö kvalitetsnormerna på vissa platser.

Vidare innebär de reviderade planerna att Banverket inte kan uppfylla sitt sektorsansvar. Banverket ansvarar, enligt regeringens instruktion, för att hela järnvägssektorn, det vill säga järnväg, spårväg och tunnelbana, utvecklas i enlighet med de av riksdagen fastställda transportpolitiska målen. I de reviderade planerna har just alla bidrag till investeringar i spårvägsinfrastruktur i Stockholmsregionen, liksom även i Göteborg, dragits in. I Stockholm är det projekten Tvärbana Ost, snabbspårväg Slussen-Hammarby Sjöstad-Saltsjöbaden, och Tvärbana Norr, snabbspårväg Alvik-Ulsunda-Solna station som har fått sina tidigare avsatta medel i investeringsplanerna indragna. Detta innebär att projekten inte kan genomföras som planerat eller överhuvudtaget (mer om detta nedan). Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser att Banverket bör ta sitt sektorsansvar, där spårväg och tunnelbana särskilt pekades ut i samband med att Banverkets instruktion ändrades 2002, på större allvar. Bidrag till investeringar i spårväg och tunnelbana måste kunna rymmas i verkets investeringsplaner och inte vara det som först prioriteras bort när förändringar måste genomföras. I Banverkets föreliggande förslag till revidering prioriteras istället genomförande av många små åtgärder. Åtgärder som vad kontoren kan bedöma snarast gränsar mot

² Länsstyrelsen i Stockholms län (2005), *Samhällsekonomiska analyser i storstäder – vad behöver förbättras?*, Rapport 2005:13

underhållsåtgärder.

Tvårbana Ost inkl. Danvikslösen och Lugnets trafikplats

I gällande flerårsplan ingår ett 50%-igt statsbidrag under perioden 2010- 2015 till stora delar av spårvägsprojektet, vilket är helt avgörande för dess genomförande. Enligt förslaget till reviderad långsiktig investeringsplan för järnväg 2004-2015 finns inga pengar till Tvårbana Ost, sträckan Hammarby Sjöstad-Slussen inklusive en konvertering av Saltsjöbanan till tvårbana, förrän efter 2016. Detta är alldeles för sent. SL har inlett arbetet med att ta fram en järnvägsplan, vilket man har budget för enligt beslut i SL:s styrelse. Staden kommer samtidigt att ta fram en detaljplan för sträckan och man har skjutit till utredningspengar genom beslut i exploateringsnämnden. Järnvägsplan och detaljplaner beräknas vara klara i slutet av 2008 och bygget kan då komma igång 2010 och vara färdigt 2014.

Om statsbidrag finns först efter 2016 (dvs. utanför de reviderade investeringsplanerna) är projektet inte längre finansierat. Projektets planeringsprocess kan inte längre drivas framåt. Det finns två huvudsakliga anledningar till att en förskjutning i tiden inte är möjlig för spårvägsutbyggnaden (vilka utvecklas nedan). För det första måste utbyggnaden genomföras samtidigt med omläggningen av Värmdövägen och är direkt kopplad till den samtida bostadsexploateringen i området. För det andra måste Saltsjöbanans bro över Danvikskanalen rivas senast 2013 vilket innebär att trafiken efter detta år inte kan fortsätta.

En förutsättning för att kunna bygga klart Hammarby Sjöstad är att trafikinfrastrukturen ändras enligt de planer som finns. Detta innebär att sträckningen av Saltsjöbanan ändras och sammanlänkas med tvårbanan, vilket möjliggör att Värmdövägen kan förläggas i tunnel under Henriksdalsberget. Cirka 3000 lägenheter är mer eller mindre beroende av att infrastrukturensatsningen görs. Dessutom är infrastrukturensatsningen en förutsättning för att Nacka ska kunna bygga cirka 4000 lägenheter på bl.a. Kvarnholmen. Om inget görs åt trafiksituationen i området kring Danvikstull kan detta inte ske.

Den tekniska livslängden på Danviksbron (den del som trafikeras av Saltsjöbanans tåg) beräknas till år 2013. Efter denna tidpunkt måste SL trafikera sträckan med buss i stället för tåg. Detta leder också till stora problem för planeringen av ett framtida Slussen där busskapaciteten är ett problem redan idag.

Tvårbana Norr, Kista- och Solnagrenen

I de reviderade långsiktiga investeringsplanen för järnväg 2004-2015 finns inga pengar till Tvårbana Norr vare sig för Solna- eller Kistagrenen. Solnagrenen (Alvik - Solna station) har förskjutits till efter 2016 och Kistagrenen (Ulvsunda - Kista) nämns inte överhuvudtaget. Tvårbana Norr är en viktig förutsättning för att kunna utveckla det i Översiktsplan 99 utpekade stadsutvecklingsområdet Ulvsunda - Mariehäll - Bromma, med framtida bostadsplaner på cirka 7 000 lägenheter samt ett stort antal arbetsplatser. Allt enligt Vision Bällstaviken som är en kommunövergripande vision gemensam med Solna och Sundbyberg.

Hela denna sektor är starkt expansiv både gällande bostäder och arbetsplatser. Samtidigt präglas området av stora brister i infrastrukturen, särskilt för kollektivtrafiken. Utan Tvårbana Norr kommer biltrafiken att öka i omfattning vilket ytterligare spär på de trafikproblem som redan finns.

Tvårbana Norr är även viktig för att kunna sammanlänka ett flertal bostads- och verksamhetsområden med varandra. Man kan med denna nya koppling skapa ett nytt resandemönster och koppla ihop tunnelbanan, pendeltåget och tvårbanan med varandra. En försening av Tvårbana Norr innebär även att privata investeringar i området riskerar att minska vilket ytterligare försvårar utvecklingen av området.

Kistagrenen är en viktig förbindelse mellan Bromma flygplats och Kista som är ett viktigt ICT-kluster av nationell och internationell betydelse. Detta försämras givetvis av en utebliven/försenad spårvägssatsning.

Mälärbanan, ökad kapacitet Tomtebodavägen-Kallhäll

I Banverkets förslag till reviderad plan tas endast medel upp för det som kallas etapp 1, dvs sträckan Tomtebodavägen-Barkarby. Kalkylerat belopp är baserat på utbyggnadsalternativet "Befintlig korridor, nedsänkt läge genom Sundbyberg". Detta är dock endast ett av flera alternativ som just nu utreds i pågående järnvägsutredning. Alternativet "Kista korridor, Kista cent-

ralt” som också utreds kan tillsammans med en föreslagen koppling norrut till Ostkustbanan ha en avgörande strategisk betydelse för stora delar av regionens koppling till Arlanda. Detta alternativ är högtintressant, men behöver tid att utredas ytterligare.

Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser därför att det är för tidigt att ta ställning för vilket utbyggnadsalternativ som ska genomföras. Förutsatt att endast en av etapperna av Mäljarbanans utbyggnad kan rymmas i innevarande planperiod, föreslår kontoren att Banverket istället tidsmässigt prioriterar genomförandet av etapp 2, Barkarby-Kallhäll, där det endast finns ett alternativ, för att skapa mer tid för bättre förberett och underbyggt beslut kring etapp 1, Tomtebodabarkarby, där vitt skilda alternativ med betydande konsekvenser för regionens utveckling föreligger.

E18 Hjulsta-Kista

Enligt det genomförandeavtal som finns mellan Stockholms stad och Vägverket läggs ansvarsfördelning, finansiering och tidplan för projektet fast. En planerad huvudbyggstart under 2008 har möjliggjorts genom att Stockholm åtagit sig att förskotta sin andel av projektkostnaden. Förberedande arbeten ska ske redan under 2007. I de gällande investeringsplanerna ligger projektets hela finansiering inom innevarande planperiod, mellan åren 2006-2011.

Vägverkets förslag till revidering innebär att medel tillförs först från 2012 och delar av medlen har förskjutits helt utanför planperioden. Detta innebär att projektet inte kommer att kunna genomföras enligt det gemensamma avtalet. Om den reviderade planen fastställs anser kontoren att detta är att betrakta som avtalsbrott från Vägverkets sida.

Om projektet inte kan genomföras innebär det också att stadens planer för bebyggelse i anslutning till överdäckningarna inte kan realiseras. Dagens problem med trafiksäkerhet, framkomlighet och miljö för närboende och omkringliggande naturområden kvarstår.

Norra länken

Vägverket har i sitt förslag till revidering av planerna valt att inrymma hela Norra länkenprojektet inom innevarande planperiod. I de gällande planerna låg delar av finansieringen först efter 2015. Det belopp Vägverket har tagit upp i planen, 7,6 miljarder kronor, motsvarar dock inte de senaste kostnadsberäkningarna av projektet som staden har tillgång till och som gjorts gemensamt av staden och Vägverket (mer om dessa i nästa avsnitt). Kontoren kan därför inte helt exakt avgöra vad Vägverkets förslag till revidering innebär för projektets genomförande och finansiering.

Finansieringen av Norra länken och Citybanan

Det är uppenbart att med uppkomna fördyringar så kan inte alla projekt rymmas inom ramarna för investeringsplanerna. Ramarna skulle behöva utökas för att inte de projekt som drabbats av störst fördyringar ska äta upp hela utrymmet för alla andra projekt. Alternativt skulle regeringen kunna låta t.ex. Norra länken och Citybanan finansieras helt utanför planerna genom särskilt tillskjutna statliga medel, för att på så sätt se till att utrymme tryggas inom finansieringsramarna för övriga angelägna projekt som annars får stryka på foten. Viktigt är då att ett tillskott för dessa projekt faktiskt utgör ett nettotillskott till investeringsmedlen, och inte utgörs av någon form av lånefinansiering, vilket då istället skulle behöva betalas tillbaka av framtida anslag.

Stadens medverkan i stora infrastrukturprojekt

Av de projekt som ryms i investeringsplanerna har Stockholms stad avtal om genomförande och medfinansiering för tre större projekt: Norra länken, E18 Hjulsta-Kista och Citybanan. Nedan redogörs kortfattat för stadens finansiella åtaganden enligt gällande avtal.

Norra länken

Enligt finansieringsavtal med Vägverket, godkänt av Stockholms kommunfullmäktige i september 2002, har Stockholms stad åtagit sig att betala 25 % av totalkostnaderna inklusive alla eventuella fördyringar. I maj 2005 förde staden över 1 780 mnkr till Vägverket baserat på kostnadsprognosen angiven i avtalet (6 200 mnkr prisnivå 2002 uppräknat med index). Under hösten 2006 justerades kostnadsprognosen upp till 9 140 mnkr (med 85 % sannolikhet

enligt metoden successiv kalkylering). Stadens andel av mellanskillnaden, drygt 500 mnkr, har ännu inte betalats, ej heller är formerna för detta reglerade i avtalet. Utöver detta ska staden stå för kostnaderna för anslutningarna mot Värtahamnen, vilka hösten 2006 beräknades till ca 540 mnkr. Nödvändiga anpassningsåtgärder vid Roslagstull för anslutningarna där är ännu ej kostnadsberäknade eller avtalade. Dessutom har staden åtagit sig att bidra till driftskostnaderna med 15 mnkr/år (prisnivå 2002) i 25 år. Stadens totala avtalade investeringskostnader för Norra länken uppskattas alltså till ca 2 800 mnkr i prisnivå 2006.

E18 Hjulsta-Kista

Enligt genomförandeval med Vägverket, godkänt av kommunfullmäktige i februari 2007, svarar staden för motsvarande kostnaderna för överdäckningar Tensta och Rinkeby, 685 mnkr. Utöver detta betalar staden merkostnader för flytt av Hanstavägen samt Ärvinge trafikplats, uppskattat till 2 mnkr. Dessutom kommer staden svara för merkostnader för ändringar och tillägg som staden tar initiativ till. Total avtalad investeringskostnad för staden uppgår alltså till minst 687 mnkr i prisnivå 2006.

Citybanan

Banverket, staden och landstinget träffade i juni 2006 ett avtal om genomförande av Citybanan. Staden tillsammans med landstinget delfinansierar stationerna City och Odenplan. Stadens investeringsbidrag enligt avtalet är begränsat till max 865 mnkr i prisnivå 2005.

Stadens åtaganden

Samtliga av ovan nämnda projekt har sedan avtal mellan staden och staten slöts drabbats av fördyringar. Särskilt för Norra länken är det oklart hur stort stadens bidrag kommer att bli i slutändan. För staden innebär detta en ekonomisk risk, vilket också konstateras i Stockholms revisionskontors revisionsrapport "Staden som medfinansiär i stora infrastrukturprojekt" från november 2006.

Stadens totala bidrag enligt avtal till investeringar i statliga infrastrukturprojekt under innevarande planperiod kan alltså uppskattas till ca 4,4 mdkr. Med denna förhållandevis stora finansiella insats är det viktigt att Stockholm får valuta för de pengar staden satsar.

1988 beslutade riksdagen att staten skulle ansvara för det övergripande vägnätet. Det medförde att Vägverket i de flesta fall skulle ansvara för väghållningen för det övergripande vägnätet även inom tätorter där kommunen var väghållare för det allmänna vägnätet. Stockholms stad kom dock i samband med den s.k. Ag-överenskommelsen från 1990 att kvarstå som väghållare för stora delar av det övergripande vägnätet, t.ex. Nynäsvägen, Huddingevägen, Klarastrandsleden, Centralbron, Klaratunneln, Söderledstunneln och Johanneshovsbron m.fl. Staden har alltså ett väghållaransvar för det regionala/nationella vägnätet som vida överstiger de flesta kommuners och ett stort ekonomiskt åtagande att åtgärda eftersatt underhåll och att utveckla sin del av vägsystemet. Man bör därför överväga i vilken utsträckning staden långsiktigt ska fortsätta att dessutom vara medfinansiär för statliga väg- och spårprojekt.

Kopplingen till Carl Cederschiölds förhandlingsuppdrag om Stockholms infrastruktur

Förhandlingsmannen Carl Cederschiöld har sedan regeringens direktiv i november 2006 som uppgift att samla regionen kring prioritering och förslag till finansiering av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen i Stockholms län. Alla projekt är under granskning och deras finansiering föremål för förhandling. I samband med förhandlingen kan det t.ex. vara lämpligt att från stadens sida väcka frågan om stadens sammanlagda andel av finansiering och ekonomisk risk i Norra länken.

Med hänsyn till förhandlingsuppdraget anser stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret att en revidering av gällande investeringsplanerna infaller olämpligt i tiden. Eftersom många av objekten i planerna är föremål för förhandlingar bör ett fastställande av revideringen av planerna vänta tills Cederschiölds förhandlingsuppdrag avslutats den 1 december 2007 och förhandlingsresultatet kan integreras i de reviderade planerna.

Att fastställa revideringen av planerna innan förhandlingen avslutas innebär att ingångna avtal ensidigt bryts och att planeringsförutsättningarna för projekt med indragen eller senarelagd finansiering rycks undan. Att på detta sätt föregå förhandlingsresultatet skulle med

största sannolikhet påverka förhandlingarnas möjlighet att nå resultat negativt.

Förhandlingsuppdraget är enligt regeringens direktiv begränsat till den finansiella ram som gällande infrastrukturplaner för länet utgör plus de kompletterande intäkter som kan inbringas från trängselskatt, offentlig-privat samverkan (OPS) samt lokal och regional medfinansiering. Offentlig-privat samverkan kring lämpliga projekt kan vara ett sätt att öka investeringsvolymen. Det viktiga är att sådana samarbetsprojekt finansieras på ett sådant sätt att det faktiskt innebär ett nettotillskott och att det inte innebär att framtida anslagsmedel tas i anspråk eller minskas. För att nå konkret resultat i förhandlingen bedömer kontoren att den statliga insatsen bör öka genom att den finansiella ramen vidgas.

Orsaker till kostnadsökningar

Regeringens direktiv till trafikverken innebar att ekonomiska ramar motsvarande de gällande investeringsplaner skulle hållas även för de reviderade planerna. Den uppräknings på ca en procent som gjorts enligt nettoprisindex (NPI) motsvarar inte alls den reella kostnadsutvecklingen i anläggningsbranschen 2004-2007 på ca 16-17 %, enligt Banverkets och Vägverkets beräkningar.

Många stora projekt har dessutom sedan gällande investeringsplaner fastställdes bedömts få ytterligare högre kostnader. Detta gäller t.ex. E18 Hjulsta-Ulriksdal som beräknades till 2,3 mdkr i gällande plan, att jämföra med 3,2 mdkr (inklusive medfinansiering från Stockholm på 685 mnkr) i förslaget till revidering, dvs. en ökning med 45 %. För Förbifart Stockholm togs 15 mdkr upp när gällande plan fastställdes och 25 mdkr i förslag till reviderad plan, dvs. en ökning med 67 %.

Citybanan och kapacitetsökningen på Mälarbanan Tomtebodavägen-Kallhäll beräknades i gällande plan sammanlagt kosta ca 12 mdkr (inkl. regional medfinansiering max 3,9 mdkr) att jämföra med total beräknad kostnad i den reviderade planen på 21,9 mdkr (inkl. antagen regional medfinansiering på 7,5 mdkr), varav 16,3 mdkr för Citybanan och 5,6 mdkr för Mälarbanan etapp 1, dvs en ökning med 81 %. Och då omfattar ändå angett belopp för Mälarbanan etapp 1 endast en del av utbyggnaden. För en fullständig utbyggnad med etapp 2 tillkommer enligt förstudien kostnader på ytterligare 2 mdkr, dvs. den egentliga kostnadsökningen för hela Citybanan och Mälarbanan är nära en fördubbling.

Ökade anläggningskostnader kan därmed bara förklara en del av kostnadsökningarna. Andra förklaringar, som anges av Banverket självt, är bl.a. att kostnadskalkylerna görs i tidiga stadier av planeringen och att bedömningarna därför är mycket preliminära. Efterhand projektet framskrider förändras anspråken på projektet i form av ny lagstiftning eller lagtillämpning, nya tekniska regelverk, högre anspråk på trafikkapacitet, ökade miljökrav m.m. När projekten ska byggas ser de ofta annorlunda ut än vad som kostnadsbedömts i tidigare skeden.

Alla ovanstående skäl påverkar naturligtvis kostnadsbilden. Det finns stora svårigheter att bedöma kostnaden för ett infrastrukturprojekt i ett tidigt skede innan de preciserats i detalj och att hantera förändringar under processens gång. Miljöbalken innebär att betydande miljökrav ställs när det gäller intrång, buller och vibrationer samt krav på minskade utsläpp i luften. Miljöbalkens krav och höga krav på infrastrukturprojektens förenlighet med en god stadsmiljö leder också till att tunnelloseringar ofta väljs för projekt i storstadsregionerna vilken kraftigt ökar kostnaderna.

Inget av detta är nytt. Osäkerheter kring kostnadsbedömningar har alltid funnits i stora infrastrukturprojekt, såväl vad det gäller svårigheterna att bedöma projekt i tidiga skeden som att de kan förändras under processens gång. Antingen behöver man ta höjd för detta i de tidiga bedömningarna eller så kan man inte fortsätta planera för projekt som avviker så kraftigt från de ursprungliga planerna att finansieringen inte längre kan klaras. Miljöbalken i sin nuvarande form började tillämpas 1999 och konsekvenserna av dess lagstiftning bör följaktligen ha räknats med redan när nu gällande investeringsplaner upprättades.

Kvarstår faktum att de kalkylmetoder Vägverket och Banverket använt i upprättandet av gällande investeringsplaner inte tillräckligt hög grad tagit hänsyn till och kostnadsbedömt osäkerheter i projekten. Inte heller har tillräckliga reserver för oförutsedda förändringar tagits upp i gällande planer.

I de reviderade planerna har vissa av projektkostnaderna räknats om med metoden successiv kalkylering där osäkerheter bättre beräknas. Angivna projektkostnader är den kostnad vilken med 50 % sannolikhet inte kommer att överskridas. Banverket har i sitt remissmaterie-

al indikerat att ett arbete med att se över och förbättra anläggningskalkyler pågår. Banverket har dessutom avsatt en ospecificerad reservpott för oförutsedda kostnadsökningar.

Kontoren konstaterar att metoderna för Banverkets och Vägverkets investeringsplanering har brister avseende indexuppräknings av anslag, värdering av osäkerheter, avsättande av finansiella reserver samt hantering av förändringar av projekt. Dessa brister har lett till att gällande investeringsplaner inte kunnat hållas, utan att de nu måste revideras med ett kraftigt bantat innehåll som resultat. Det är enligt kontorens förmenande inte rimligt att staten inte tar ansvar för några av dessa konstaterade brister utan att hela effekten av detta överförs på Stockholmsregionen och andra delar av landet i form av att utlovade, och i flera fall avtalade, infrastruktursatsningar inte genomförs, blir försenade eller tvingas finansieras i högre grad av kommuner, landsting eller näringsliv.

Kontorens förslag

Redan i gällande planer var investeringarna i infrastruktur i Stockholmsregionen otillräckliga för regionens utveckling och särskilda förutsättningar. I de reviderade planerna är investeringsutrymmet mindre och flera för staden och regionen synnerligen viktiga utlovade, och i vissa fall avtalade, projekt har strukits eller senarelagts. Det är inte rimligt att stora projekt av nationell betydelse som Norra Länken och Citybanan skall ingå i ramarna för infrastrukturplanerna. Den typen av projekt bör ges en stabil finansiering i särskild ordning i likhet med finansieringen av Öresundsbron. På så sätt kan utrymme tryggas inom finansieringsramarna för övriga angelägna projekt som annars får stryka på foten.

Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret konstaterar att en revidering av gällande investeringsplaner infaller olämpligt i tiden. Eftersom många av objekten i planerna är föremål för förhandlingar anser kontoren att ett fastställande av revideringen av planerna bör vänta tills Carl Cederschiölds förhandlingsuppdrag avslutats den 1 december 2007 och förhandlingsresultatet kan integreras i de reviderade planerna.

Slut