

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Avtal om medfinansiering av väg- och spårsatsningar i Stockholmsregionen- Stockholmsförhandlingen

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendet

Landstingsdirektören föreslår att avtal mellan Vägverket, Banverket, länsstyrelsen i Stockholms län, Kommunförbundet i Stockholms län, Stockholms stad samt Stockholms läns landsting om medfinansiering av väg-, spår- m.fl. satsningar i Stockholmsregionen enligt Stockholmsöverenskommelsen godkänns.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att godkänna avtal mellan Vägverket, Banverket, länsstyrelsen i Stockholms län, Kommunförbundet i Stockholms län, Stockholms stad samt Stockholms läns landsting om medfinansiering av väg-, spår- m.fl. satsningar i Stockholmsregionen enligt Stockholmsöverenskommelsen.

I december 2007 träffades en överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen beträffande en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen för miljö och tillväxt. Överenskommelsen omfattar infrastrukturesatsningar för drygt 100 miljarder kronor för perioden 2008-2021.

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

Bilagor

- 1 Avtal med bilagor
- 2 AB Storstockholms Lokaltrafik, verkställande direktörens skrivelse 2009-11-11
- 3 S-ledamöternas reservation i styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik 2009-11-17
- 4 MP-ledamotens reservation med instämmande från V-ersättaren i styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik 2009-11-17
- 5 Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande 2009-11-23

LS 0911-0958

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.

Förverkligandet av Stockholmsförhandlingen är av stor strategisk betydelse för Stockholmsregionens framtidsutsikter. Stockholmsregionen ligger enligt OECD väl till internationellt. Det finns dock stora brister i transportsektorn och konkurrensen från andra växande storstadsregioner ökar.

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.

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.

En oavvislig förutsättning för detta avtals realisering är att staten svarar upp för sin del av åtagandena, så att inte konsekvenserna för Stockholmsregionen blir att planerade statliga investeringsmedel flyttas från regionen.

LS 0911-0958

Det är välkommet att avtalet beträffande 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.

De investeringar som ingår i föreliggande överenskommelse skapar möjligheter för en fortsatt växande Stockholmsregion. Genom att dessa kommer på plats 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.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 2 december 2009.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 15 december 2009.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till S-ledamöternas förslag, dels till V- och MP-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

S-ledamöterna reserverade sig:

”Landstingsstyrelsen föreslås besluta att avvisa förslaget till avtal.

Stockholmsregionen är i stort och akut behov av satsningar på förbättrad infrastruktur. Stockholmarna trängs i rusningstid i spårtrafiken, i buss-trafiken och i bilköer. Vi står bakom prioriteringen vad gäller kollektivtrafik som gjordes i den så kallade Stockholmsöverenskommelsen och menar att fler viktiga spårsatsningar saknas i förslaget och måste inarbetas i planeringen.

Förslaget till avtal saknar tydliga satsningar i närtid som skulle kunna råda bot på de mest akuta problemen med trängsel. Vi efterlyser vidare en bättre balans mellan satsningar på väg och kollektivtrafik. I alltför hög grad prioriteras satsningar på vägtrafik. De mål för minskade utsläpp av växthus-gaser som idag gäller är alltför lågt ställda för att klimatmålen ska nås. Mer resurser måste därför satsas på kollektivtrafiken.

Främst invändningen mot det föreslagna avtalet gäller dock finansieringen. På flera punkter finns skäl till starka invändningar.

För det första är det oklart vad förslaget till avtal innebär för landstingets ekonomi. Hur stora är de finansiella förpliktelserna som landstinget åtar sig om man skriver under avtalet? Har man tagit höjd för detta i investeringsbudgeten? Den tidigare principen om 50% bidrag till såväl anläggande av spår samt till fordom och depåer är skrotad. Det har i ett slag gjort landstingets nota för flertalet nya spårprojekt långt högre än tidigare beräkningar. Risken är stor att behovet av reinvesteringar i kollektivtrafikens befintliga anläggningar får stryka på foten, samt att landstinget omfattande finansier-

LS 0911-0958

ingsåtagande i avtalet för med sig att andra angelägna investeringar i bl a sjukvårdens verksamheter får stå tillbaka.

För det andra innebär avtalet ett brott mot den grundläggande principen om att nationell infrastruktur i grunden är ett statligt ansvar. Infrastrukturplaneringen riskerar därmed att bli till en kohandel, där regionen, för att få sina behov tillgodosedda, ger upp grundläggande principer. Precis som blivit fallet vad gäller trängselskattens intäkter och statens ansvar för nationella infrastruktursatsningar. Det drabbar SLs resenärer och i slutändan Stockholmsregionens skattebetalare.

För det tredje innebär förslaget till avtal att resultatet från folkomröstningen om trängselavgifter inte respekteras. Att enbart låta intäkterna gå till väginvesteringar och inte alls till investeringar i kollektivtrafik håller inte om man tar klimathotet på allvar. Kollektivtrafiken måste också få del av intäkterna.

Det är givetvis positivt att trängselskatten genererar stora intäkter. Samtidigt kan det inte vara ett självändamål. Syftet är att trängseln ska minska så att busstrafik, varuleveranser och nödvändig biltrafik ska kunna komma fram och effektiviteten öka. Avtalets upplägg bygger dock på att trafiken över tullsnittet ska öka årligen. På sikt innebär det att innerstadstrafiken kommer att tillåtas öka till minst samma nivå som innan skatten infördes. Det är inte acceptabelt.

Till sist vänder vi oss mot att en del av finansieringen föreslås bygga på vägavgifter. Vår uppfattning är att trängselskattesystemet ska svara för såväl den nödvändiga styrningen som de extra avgiftsintäkterna från biltrafiken. Länsstyrelsen har visat att vägtullar riskerar bidra till att trafiken styrs om till icke avgiftsbelagda sk snitvägar. Vem tar ansvar för oönskad ökning av biltrafik på småvägar, och vem tar ansvar för den ekonomiska helheten om inte intäkterna från vägavgifter uppgår till önskad nivå?

Trots regionens bidrag av stora egna resurser räcker inte den anvisade ekonomiska ramen för att klara de nationella och regionala målen för hållbar tillväxt och miljö. Det är angeläget att skapa ett transportsystem som klarar utmaningarna för Stockholms län med dess kraftigt växande befolkning och ökande mobilitet. Eftersom det saknas finansiering för angelägna spårutbyggnader, i synnerhet i länets södra del, skjuts dessa på framtiden. Vi anser att ett ökat ekonomiskt utrymme måste avsättas för ytterligare insatser inom kollektivtrafiken under den kommande planperioden.”

LS 0911-0958

V- och MP-ledamöterna reserverade sig:

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta att avvisa förslaget till avtal

Stockholmsregionen är i stort och akut behov av satsningar på förbättrad kollektivinfrastruktur. Många av de projekt som presenteras i länstrafikplanen ligger dock i slutet av planeringsperioden och kommer inte att stå klara förrän om ett decennium eller mer. De skriande behov som finns redan nu tillgodoses inte på ett tillfredsställande sätt. Ökade satsningar måste göras som får effekt i närtid. Regeringen abdikerar nu tydligt från sitt ansvar för infrastruktursatsningar liksom sitt ansvar för att vi genom ökade satsningar och prioritering på kollektivtrafik avvärjer klimathotet.

Ett större kollektivtrafikåtagande nödvändigt

Inom de spårburna systemen finns idag stora kapacitetsproblem. De projekt som föreslås i den Nationella planen kommer att ytterst marginellt förbättra kapaciteten varför det kvarstår stora behov av ytterligare förstärkningar. Med tanke på de utmaningar som finns inom klimat- och miljöområdet och de behov som följer av den accelererande befolkningsökningen i regionen måste planeringen ta höjd för ett större kollektivtrafikåtagande. Vi står bakom prioriteringen i huvudsak vad gäller kollektivtrafik som gjordes i den så kallade Stockholmsöverenskommelsen, men menar att flera viktiga spårsatsningar saknas i förslaget och måste inarbetas i planeringen.

Miljö och klimat

För att möta klimathotet och andra miljöproblem är det nödvändigt att åtgärder vidtas i infrastrukturplaneringen. Förslaget till avtal enligt Stockholmsförhandlingen för transportsystemet bygger i alltför hög grad på satsningar på vägtrafik och i alltför liten grad på satsningar på kollektivtrafik. En målsättning med infrastrukturinvesteringarna måste vara att de ska leda till minskade utsläpp, till förbättrad kollektivtrafik med minskad trängsel samt till att få bort köerna på länets vägar. De mål för minskade utsläpp av växthusgaser som idag gäller är alltför lågt ställda för att klimatmålen ska nås. Mer resurser måste därför satsas på kollektivtrafiken. Enligt RUFS 2010 räcker inte tekniska förbättringar av bilar och drivmedel för att klara satta klimatmål.

Finansieringen högst oklar

För att kalkylen ska hålla måste, enligt beräkningsunderlaget, trafiken över tullsnittet varje år öka med 0,5 procent. På sikt innebär det att innerstadsköerna som trängselskatten skulle ta bort återkommer. Den samhällsekonomiska förlust som ökad trängsel i Stockholm innebär kan inte accepteras. Kalkylen innebär också en motsättning gentemot målen i RUFS 2010.

LS 0911-0958

Vi konstaterar att en stor del av intäkterna bygger på trängselskatt och vägavgifter. Samtidigt konstaterar Länsstyrelsen att vägtullar bidrar till att andra ej avgiftsfinansierade vägar väljs. Vem tar ansvar för helheten om intäkterna inte uppgår till de önskade? Kollektivtrafikens finansiering är i nuvarande förslag ett risktagande. Vägarnas utbyggnad prioriteras först och kollektivtrafiken kommer först i andra hand. Detta är varken ansvarsfullt eller acceptabelt. Trängselskatten ska i första hand gå till kollektivtrafiken.

I avtalet föreslås att trängselskatten binds fast vid Förbifart Stockholm under minst 30 år med amorteringar på de förskottslån som byggandet av Förbifarten kräver. Detta är förutsatt att intäkterna uppgår till de belopp som kalkylerna nu 2009 anger. Enbart ränteutgifterna är en osäker faktor, utan angivet belopp. Inga marginaler finns för kostnadsökningar trots att det är välkänt att stora infrastrukturprojekt tenderar att bli dyrare än underlaget anger, ofta beroende på att kostnadsberäkningarna inte uppdateras varje år.

Trots regionens bidrag av stora egna resurser räcker inte den anvisade ekonomiska ramen för att klara de nationella och regionala målen för hållbar tillväxt och miljö. Det är angeläget att skapa ett transportsystem som klarar utmaningarna för Stockholms län med dess kraftigt växande befolkning. Eftersom det saknas finansiering för angelägna spårutbyggnader, i synnerhet i länets södra del, skjuts dessa på framtiden. Vi anser att det ekonomiska utrymmet måste omfördelas för ytterligare insatser inom kollektivtrafiken under den kommande planperioden.”

Ärendet och dess beredning

AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har den 17 november 2009 beslutat att för sin del godkänna förslag till avtal samt att översända ärendet till Stockholms läns landsting för fortsatt beredning.

S-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag att avvisa förslaget till avtal (bilaga).

MP-ledamoten reserverade sig med instämmande av V-ersättaren till förmån för sitt förslag att avvisa förslaget till avtal (bilaga).

AB Storstockholms Lokaltrafiks vd:s skrivelse den 11 november 2009 bifogas (bilaga).

Landstingsdirektören har i tjänsteutlåtande den 23 november 2009 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att godkänna avtal mellan Stockholms läns landsting och Vägverket m.fl. om medfinansiering av väg-, spår- m. fl. satsningar i Stockholmsregionen enligt Stockholmsförhandlingen i enlighet med vad som anges i tjänsteutlåtandet.

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 fastställd 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 genom-

LS 0911-0958

föras 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.

LS 0911-0958

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 trängsel-skattesystemet.

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

LS 0911-0958

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, markupplåtelser, 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.

LS 0911-0958

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

Namn:
Stockholm den / 2009
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

LS 0911-0958

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

Sammanfattning

Trafikverken och länen har regeringens uppdrag att upprätta långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur för perioden 2010–2021. I Stockholms län ska enligt gällande beslut Länsstyrelsen ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur.

Utgångspunkten för åtgärdsplaneringen är Stockholmsförhandlingen. Denna är djupt förankrad och ligger till grund för länets prioritering av objekt i såväl regional som nationell plan.

Stockholmsregionen har ett strategiskt läge mitt i Östersjöregionen, som är ett av de mest tillväxtstarka och dynamiska områden i Europa. Det regionala transportsystemets effektivitet och tillförlitlighet är av central betydelse för näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft.

Situationen i Stockholmsregionen med ett högt belastat transportnät och mycket snabb tillväxt gör att behovet är mycket stort av ny infrastruktur. För att möta utmaningarna och utveckla transportsystemet så att det möjliggör tillväxt och bidrar till en god miljö måste åtgärder genomföras i alla delar av transportsystemet. Behoven av både drift och underhåll av befintligt transportsystem och av nya systemåtgärder är omfattande.

Strategin i Stockholmsregionen har varit och är att:

- Stimulera täthet och flerkärnig utveckling
- Samordna utbyggnad av bebyggelse och transportsystem
- Effektiva och konkurrenskraftiga logistiktjänster
- Ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen
- Förbättra och underhålla befintlig infrastruktur
- Bygga ny infrastruktur i en snabbt växande region

De föreslagna åtgärderna finns redovisade dels samlat för nationella och regionala objekt i länet dels preciserade för den aktuella och remitterade länsplanen 2010-2021.

Planförslaget bedöms ge stora förbättringar av tillgängligheten och skapar därigenom förutsättningar för regionens fortsatta tillväxt och sociala sammanhållning. Utmaningen att i regionen inrymma ytterligare en halv miljon invånare ser alltså ut att kunna mötas. För att nå klimatmålen räcker inte länsplanens innehåll, utan en rad ytterligare åtgärder måste samverka. Inga enskilda åtgärder ger tillräckliga effekter, exempelvis behöver styrmedel och stöd för effektivt resande och transporter skapas.

Förslaget redovisar hur genomförandet av Länsplanen 2010-2021 kommer att gå till inklusive hur eventuella avvikelser kommer att hanteras.

Tabell över den samlade åtgärdsplaneringen omfattande objekt i länsplan och nationell plan för plannivå 100 procent. Krysset indikerar fördelning av objektets finansiering. Rubriken *övrig* avser icke statlig finansiering såsom brukaravgifter, näringsliv, kommuner och län utanför Stockholm.

Nummer på karta	Vägnummer		Objektskostnad i mkr	Länsplan	Nationell Plan	Trängselskatt	Övrig medfinansiering
		<u>Spårobjekt</u>	55 261				
1		Citybanan	18 405		X		X
2		Nynäsbanan Västerhaninge-Nynäsh. ökad kapacitet	776		X		
3		Nynäsgård mötestation	86		X		
		Kraftsamling Mälardalen	798		X		
4		Mälarbanan, Kallhäll - Barkarby	4 020		X		
5		Södertälje hamn - C dubbelspår	795		X		
6		Södertälje hamn bytespunkt	78	X			X
7		Södertälje C bytespunkt	78	X			X
8		Kombi Norr, Rosersberg, anslutning	500		X		X
9		Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan	3 400	X	X		X
10		Tvärspårväg Solna	3 234	X	X		X
11		Roslagsbanan etapp 1	1 000	X	X		X
		Kommunala följdinvesteringar	170	X			X
12		Roslagsbanan etapp 2	1 360	X			X
13		Statlig följdinvestering, Arninge bytespunkt	100	X		X	
14		Tvärspårväg Kista	5 050	X			X
		Fordonsbidrag (kostnad enl. Stockholmsförhandl.)	4 378		X		X
15		Stockholms C - Sörentorp	154		X		
16		Mälarbanan Barkarby - Tomtebodan	7 790		X		
17		Nynäsbanan dubbelspår etapputbyggnad	400	X			
		Nynäsbanan godsanpassning kraft/buller	150	X			
18		Pendelstation Vega	287	X			X
19	73	Vega trafikplats, väg	317			X	X
20		Bussterminal Slussen	600	X			X
21		Lidingöbanan upprustning	295	X			X
22		Spårförbindelse Nya Karolinska/Solna		X			X
23		Tvärspårväg Syd, etappstart	1 000	X			X
		Tvärspårväg Solna-Universitetet, utredningspengar	20	X			
		Roslagspilen, utredningspengar	20	X			

Nummer på karta	Vägnummer		Objektskostnad i mkr	Länsplan	Nationell Plan	Trängselskatt	Övrig medfinansiering
		Vägojekt	54 479				
24	E20	Norra länken	11 920		X		X
25	E18	Hjulsta - Kista	3 950		X		X
26	E4	Södertälje - Hallunda	140		X		
27	E4	Tomtebodavägen - Haga Södra	753		X		
28	E4	Förbifart Stockholm	27 600		X	X	
29	259	Södertörnsleden	1 558		X		
30	259	Masmolänken	1 035		X	X	
31	268	Vallentuna tpl	231	X			X
32	76	Förbifart Norrtälje, etapp 1	39	X			
33	76	Förbifart Norrtälje etapp 2	261			X	X
34	222	Lugnet trafikplats	430			X	X
35	226	Tumba - Tullinge	44			X	
36	267	Rotebro - Stäket	254			X	
37	E4	Norrull-Kista	33		X		
38	E4	Rosersberg tpl	162		X		X
39	E4	Måby trafikplats	38		X		X
40	E18	Viggbyholm trafikplats	130		X		X
41	E18	Roslags-Näsby trafikplats	196			X	X
42	E18	Danderyds kyrka - Arninge	291		X		
43	222	Skurubron	857			X	X
44	222	Mölnvik - Ålstäket	256			X	
45	268	E4-Grana (Hammarbyalt)	480			X	X
46	261	Tappström-Nockeby	893	X		X	X
47	E4	Upplands Väsby - Arlanda	51		X		
48	226	Huddingevägen åtgärder för oskyddade trafikanter	75			X	
49	77	Länsgränsen-Rösa	717			X	
50	E4	Essingeleden - Södra länken	127		X		
51	E18	Norrtälje-Kapellskär 2+1	72			X	

Nummer på karta	Vägnummer		Objektskostnad i mkr	Länsplan	Nationell Plan	Trängselskatt	Övrig medfinansiering
52	E20	Almnäs trafikplats	66			X	X
53	E18	Kockbacka trafikplats	88		X		X
54	E18	Kungsängen trafikplats	106			X	X
55	E18	Kallhäll trafikplats	46			X	X
56	226	Tpl Pålamalmsvägen - Tpl Högsolan	460			X	
	226	Tpl Högsolan-Södertörnsleden, trimning	30			X	X
57	259	Haningeleden	79			X	
58	57	Gnesta-E4	101			X	X
59	1103	Tulkavägen	62			X	X
60	276	Rosenkälla-Åkersberga	65			X	X
61	229	Lindalen trafikplats	66			X	X
62	222	Kvarnholmen trafikplats	99			X	X
	265	Norrortsleden	1	X			
	73	Älgviken - Fors, återbetalning förskottering	442	X	X		
		Div. återbetalning förskotteringar	135	X			
		Utredningsmedel - Stockholmsprojekt	40		X		
		<u>Regional kollektivtrafik på väg, bidragsobjekt</u>	848				
		Gullmarsplan	105	X			X
		Brommaplan	78	X			X
		Övriga bytespunkter	485	X			X
		Infartsparkeringar	180	X			X
		<u>Regionala åtgärdspaket</u>					
		Bibehålla tillgängl vid hastighetsövers		X			X
		Trafiksäkerhet		X			X
		Gång och Cykel		X			X
		Miljö & Klimat		X			X
		Kollektivtrafikens konkurrenskraft & prioriterat nät för funktionshindrade		X			X
		Enskilda vägar		X			X
		Smärre insatser för ökat bostadsbyggande		X			X

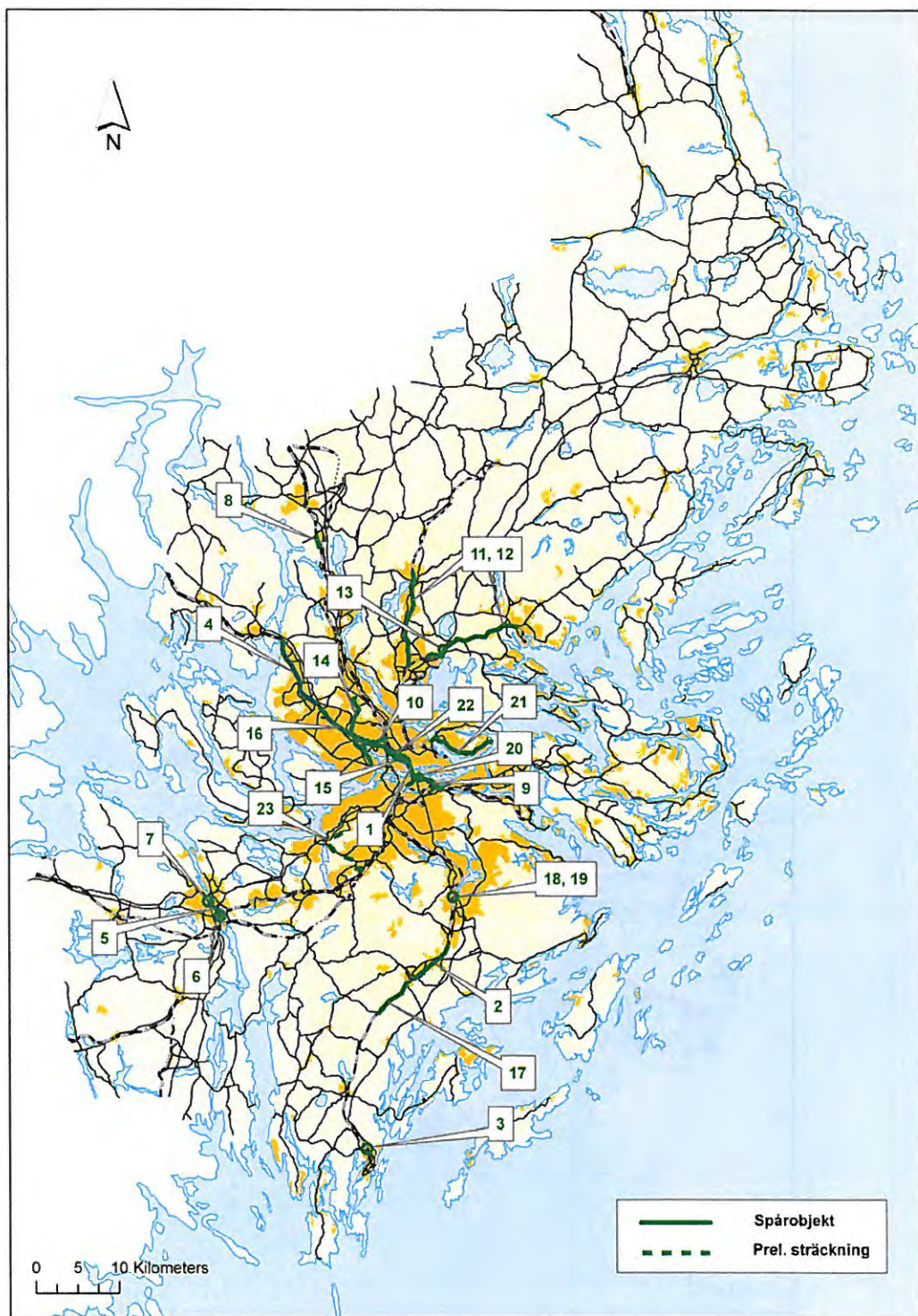
Länsplan

I tabellen nedan redovisas Länsplanens innehåll inom angivna preliminära ramar. Länsplanen är Länsstyrelsens formella svar på regeringens uppdrag att genomföra en trafikslagsövergripande plan för regional transportinfrastruktur.

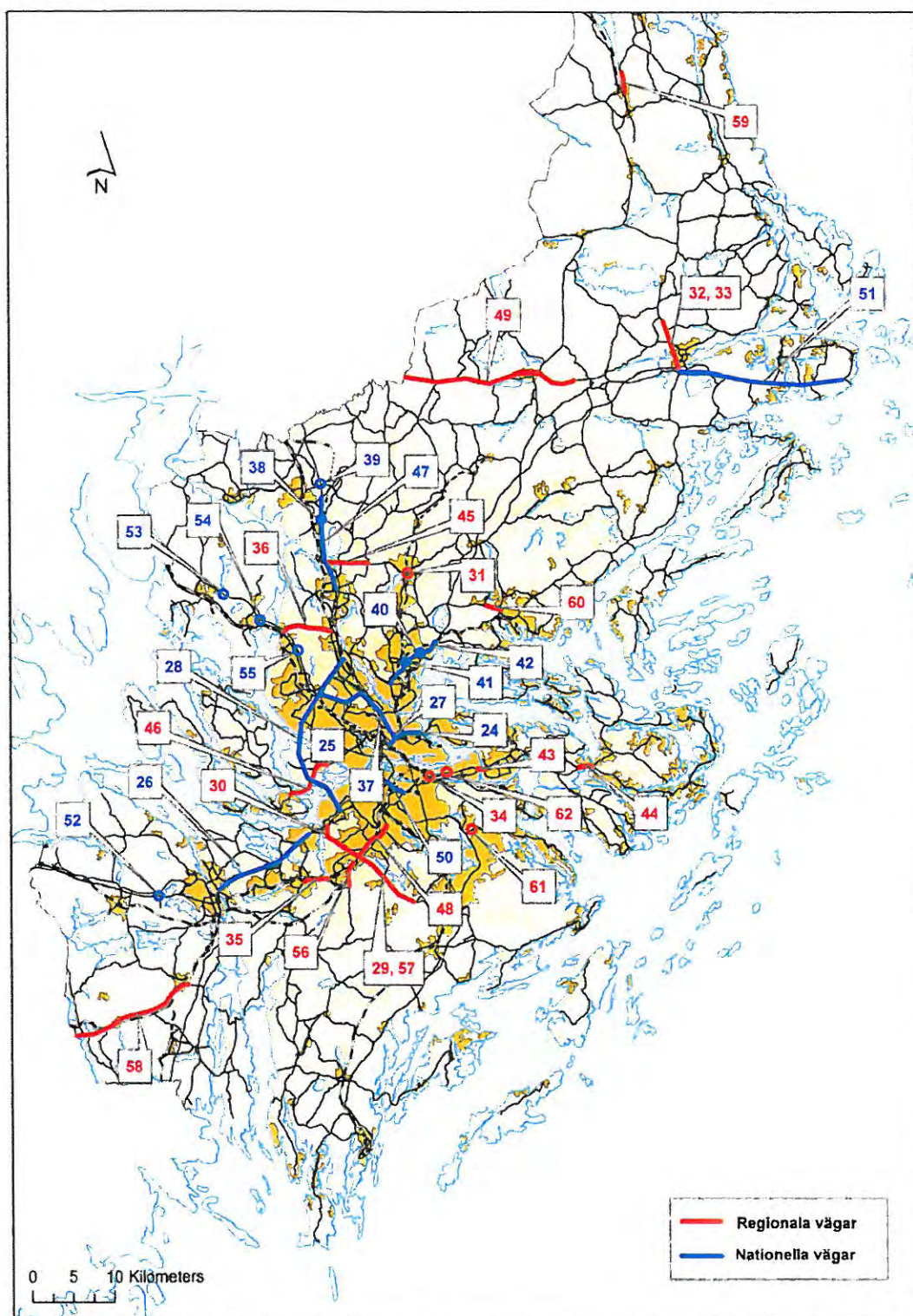
Vägnummer		Objektkostnad i mkr		Länsram -25%	Länsram 100%	Länsram + 25%	Trängselskatt inkl medfinansiering
	Spårobjekt	25 012		3 882	5 457	7 420	49
	Södertälje Hamn bytespunkt	78		39	39	39	
	Södertälje Centrum bytespunkt	78		39	39	39	
	Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan	3 400		753	753	753	
	Tvärspårväg Solna	3 234		844	844	844	
	Roslagsbanan etapp 1	1 000		94	94	94	
	Kommunala följdinvesteringar	170		85	85	85	
	Roslagsbanan etapp 2	1 360		680	680	680	
	Statlig följdinvestering, Arninge bytespunkt	100		51	51	51	49
	Tvärspårväg Kista	5 050		1 125	1 125	1 125	
	Nynäsbanan dubbelspår etapputbyggnad	400			400	400	
	Nynäsbanan godsanpassning kraft/buller	150		150	150	150	
	Pendelstation Vega	287			110	110	
	Bussterminal Slussen	600			300	300	
	Lidingöbanan upprustning	295			147	147	
	Spårförbindelse Nya Karolinska/Solna				100	100	
	Tvärspårväg Syd, etappstart	1 000			500	500	
	Tvärspårväg Solna-Universitetet, utredning			11	20	20	
	Roslagspilen, utredning	20		11	20	20	
	Mälarbanan Tomtebodabarkarby	7 790				1 963	
	Vägoobjekt	6 394		479	479	479	5 463
73	Älgviken-Fors återbetalning förskottering	442		100	100	100	
268	Vallentuna trafikplats	231		121	121	121	
76	Förbifart Norrtälje, etapp 1	39		39	39	39	
76	Förbifart Norrtälje, etapp 2	261					261
73	Vega trafikplats	317					317
222	Lugnet trafikplats	430					430
226	Tumba - Tullinge	44					44
267	Rotebro - Stäket	254					254
222	Skurubron	857					857
222	Mölnvik - Ålstäket	256					256

Vägnummer		Objektskostnad i mkr		Länsram -25%	Länsram 100%	Länsram + 25%	Trängselskatt inkl medfinansiering
268	E4-Grana (Hammarbyall)	480					480
261	Tappström-Nockeby	893		83	83	83	810
226	Huddingevägen åtgärder för oskyddade trafikanter	75					75
77	Länsgränsen - Rösa	717					717
226	Tpl Pålmalmsvägen - Tpl Högskolan	460					460
226	Tpl Högskolan-Södertörnsleden, trimning	30					30
259	Haningeleden	79					79
57	Gnesta-E4	101					101
1103	Tulkavägen	62					62
276	Rosenkälla-Åkersberga	65					65
229	Lindalen trafikplats	66					66
222	Kvarnholmen trafikplats	99					99
	Norrortsleden, återstående kostnad	1		1	1	1	
	Div. återbetalning förskotteringar	135		135	135	135	
	<u>Regional kollektivtrafik på väg</u>	848		423	423	423	
	Gullmarsplan	105		52	52	52	
	Brommaplan	78		39	39	39	
	Övriga bytespunkter	485		242	242	242	
	Infartsparkeringar	180		90	90	90	
	<u>Regionala åtgärdsplaner</u>			1 104	1 492	1 492	
	Bibehålla tillgängl vid hastighetsöversyn			155	200	200	
	Trafiksäkerhet			155	200	200	
	Gång och Cykel			352	400	400	
	Miljö & Klimat			97	97	97	
	Kollektivtrafikens konkurrenskraft & prioriterat nät för funktionshindrade			200	400	400	
	Enskilda vägar			45	45	45	
	Smärre insatser för ökat bostadsbyggande			100	150	150	
	Summa kostnader i mkr	32 254		5 888	7 851	9 814	5 512

Spårobjekt



Vägojekt



Väg	Objekt	Kommentar
NATIONELL PLAN		
E4	Tpl Rosersberg	Avtal på gång.
E4	Tpl Maby	Avsiktsförklaring klar, avtalsförslag ute.
259	Masmolänken	Vi har tagit bort brukaravgifterna pga undanträngningseffekter! TRÅS går in.
E18	Tpl Viggbyholm	Avtal på gång.
E20	Norra länken	Avtal klart.
E18	Hjulsta-Kista	Avtal klart (avser överdäckning).
E4	Förbifart Stockholm	Klart med trängselskatt, kommunala detaljer diskuteras.
REGIONAL PLAN		
268	Tpl Vallentuna	Avtal på gång.
76	Förbifart Norrtälje etapp 1	Avtal på gång.
261	Förbifarten-Drottningholm	Se Tappström-Nockeby, etapperna slås ihop till ett objekt i planen
261	Drottningholm-Nockeby	Se Tappström-Nockeby, etapperna slås ihop till ett objekt i planen
TRÄNGSELPAKET		
222	Tpl Lugnet	Diskussioner pågår.
226	Tumba-Tullinge	Ej stora vinster.
267	Rotebro-Stäket	Går ej politiskt.
73	Tpl Vega	Avtal på gång.
76	Förbifart Norrtälje etapp 2	Avtal på gång.
222	Skurubron	Avtal på gång.
222	Tpl Mölnvik & Ålstäket	Går ej politiskt.
268	E4-Grana	Avtal på gång.
261	Tappström-Förbifarten	Se Tappström-Nockeby, etapperna slås ihop till ett objekt i planen
261	Tappström-Nockeby	Diskussioner pågår.
226	Huddingevägen	
77	Länsgränsen-Rösa	
226	Pålamalmsvägen-Högskolan (förbifart)	Diskussioner pågår.
259	Haningeleden	
57	Gnesta-E4	Medfinans kommer från Sörmlands länsplan, ej från kommun.
1103	Tulkavägen	Diskussioner pågår.
276	Rosenkälla-Åkersberga 1	Avtal klart.
229	Tpl Lindalen	Diskussioner pågår.
222	Tpl Kvarnholmen	Diskussioner pågår.
E18	Norrtälje-Kapellskär	
E20	Tpl Almnäs	Diskussioner pågår.
E18	Tpl Kungsängen	Diskussioner pågår.
E18	Tpl Kallhäll	Diskussioner pågår.
E18	Tpl Roslags Nasby	Avtal på gång.
EJ MED någonstans (föll mellan stolarna)		
E18	Tpl Kockbacka	Diskussioner pågår.

Grön = medfinansiering sker

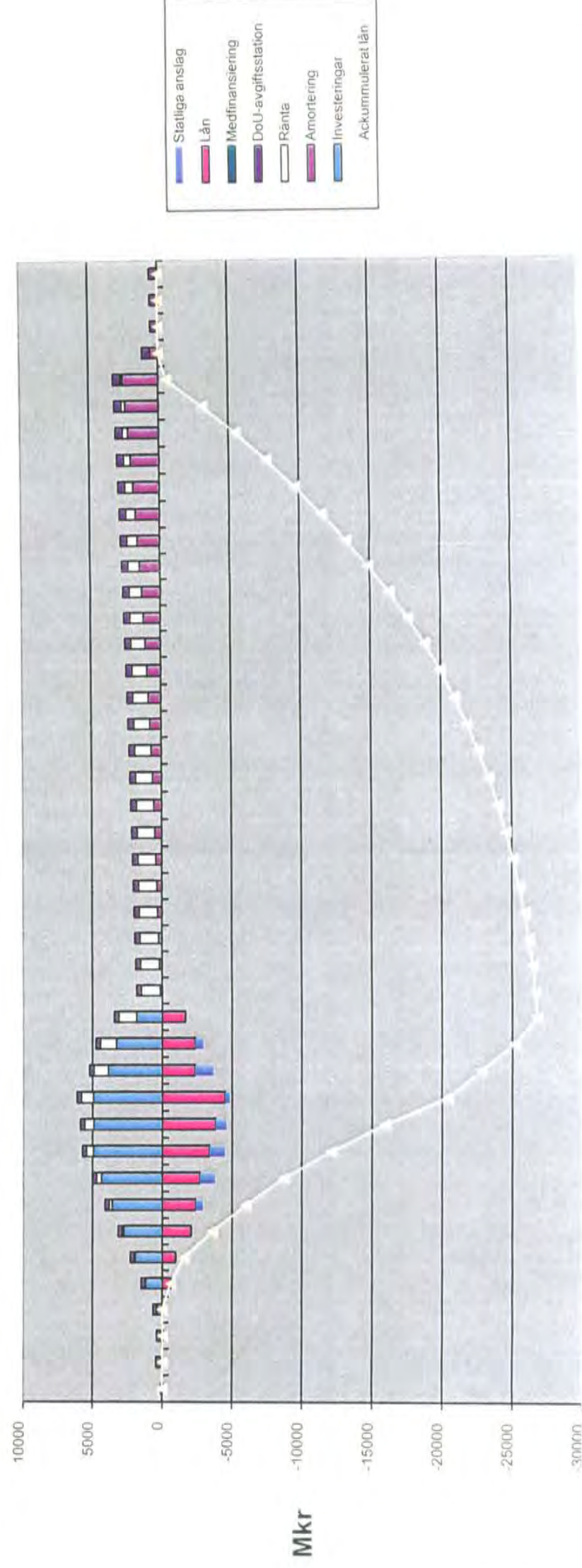
Röd = medfinansiering sker ej

Grå = hopslaget med annat objekt

Presentation i löpande pris mkr Trängselskatten räknas upp med 2 % inflation, 0,5 % årlig trafikökning har använts i kalkylen: Trimningsåtgärder endast 2010.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Utbetalningar:																		
Investeringar	82	116	146	365	1215	1947	2754	3583	4351	4933	4894	4937	3857	3263	1837			
Ränta	0			2	8	52	119	227	352	501	677	881	1048	1164	1261	1342	1334	1324
DoU-avgiftssystemet		324	250	255	260	265	271	276	282	287	293	299	305	311	317	323	330	336
Summa utbetalningar	82	440	396	622	1483	2265	3143	4087	4985	5721	5864	6116	5210	4738	3415	1665	1664	1660
Inbetalningar																		
Medfinansg Sthlms stad																		
Statliga anslag								555	1108	1154	819	360	1348	625				
Trängselskatt -2020	84	472	357	871	884	1069	1096	1124	1152	1181	1210	1241	636	1735	1779	1823	1869	1916
Trängselskatt 2020-													863					
Intäktsränta	0	1	1	4	4													
Lån/amortering			39	-39	600	942	2047	2408	2725	3386	3835	4516	2363	2377	1637	-158	-205	-256
Summa inbetalningar	84	473	396	836	1487	2012	3143	4087	4985	5721	5864	6116	5210	4738	3415	1665	1664	1660
Kassa	2	34	35	249	253													
Lån			39		600	1542	3589	5997	8721	12107	15942	20458	22821	25199	26835	26677	26472	26216

Kassaflöde, Förbifart Stockholm. Löpande priser. Inflationsuppräknad skatt, Trafikökning 0,5%/år. Tillägg inv. utanför Förbifarten 5 000 mkr. Trimningsåtgärder endast 2010. ÖFT 2020. Beräknad 2009-10-28



2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046
1311	1295	1277	1255	1231	1202	1170	1134	1094	1049	999	944	883	817	745	666	579	486	385	275	156
343	350	357	364	371	379	386	394	402	410	418	427	435	444	453	462	471	481	490	500	510
1654	1645	1634	1620	1602	1581	1557	1528	1496	1459	1417	1371	1319	1261	1197	1127	1051	967	875	775	666
1964	2013	2064	2116	2169	2223	2279	2336	2395	2455	2517	2580	2645	2711	2779	2849	2920	2994	3069	3146	3225
-310	-368	-430	-496	-567	-642	-722	-808	-899	-996	-1099	-1209	-1326	-1450	-1582	-1721	-1870	-2027	-2194	-2371	-2558
1654	1645	1634	1620	1602	1581	1557	1528	1496	1459	1417	1371	1319	1261	1197	1127	1051	967	875	775	666
25906	25537	25107	24611	24045	23402	22680	21872	20973	19976	18877	17668	16342	14892	13310	11589	9719	7692	5498	3127	569

intagandet mellan 2008 och 2009 har förändrats. Avgift ökar med nvesteringsfördelning enl plan och Robert Örtengren. Anslag enl plan. från 2020-07. Trängselskattintäkt framräknat från utfall och prognos. tfall på miljöbilar har ej beräknats. Trängselskattanvändning från ningsåtgärder endast 2010. Lånen återbetalda mars 2047 efter knappt

2047	2048	2049	2050
28			
520	531	541	552
549	531	541	552
3306	3389	3474	3561
-569			
2737	3389	3474	3561
2188	5046	7979	10988

Vägar finansierade med trängselskatt. OBS! Ej inkluderad annan finansiering från NAT, REG, KN eller annan! Ytterligare produktionsår med sådan finansiering markeras med α.

	Total		Annan finans- iering	Kostnad TRÄS													kontroll	
	objekt- kostn mkr	5 399			4 139													
					2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021		2022-23
Vägoobjekt	100	51	49	1	3	23	22											49
Arninge hållplats	261	46	215	140		75											215	
Väg 76 Förbifart Norrtälje etapp 2	317	70	247	3	3	3	3	80	155	α							247	
Väg 73 Vega trafikplats	430	215	215	7	70	100	38									215		
Väg 222 Lugnet trafikplats	44	0	44	1	3	40									44			
Väg 226 Tumba-Tullinge	254	0	254	2	3	60	125	64								254		
Väg 267 Rotebro - Stäket	857	566	291	3	4	7	10	100	167	α	α	α				291		
Väg 222 Skurubron	256	0	256			2	4	10	60	120	60					256		
Väg 222 Mölnvik - Ålstäket	480	90	390	2	3	4	11	90	140	140	α					390		
Väg 268 E4-Grana (Hammarbyväg)	893	36	857	1	3	3	10	12	18	25	125	180	200	180	100			
Väg 261 Tappström-Nockeby	75	0	75	2	4	35	34									75		
Väg 226 Huddingevägen åtgärder oskyddade trafikanter	500	0	500	3	3	4	7	23	90	140	140	90				500		
Väg 77. Åtgärder väg 77 och i Rimbo	460	2	458	10	10	15	108	130	130	55						458		
Väg 226 Förb. Tullinge 1: Tpl Pålmalmsvägen-tpl Högsolan	79	0	79	2	4	4	30	39								79		
Väg 259 Haningeleden	101	35	66	2	7	30	27									66		
Väg 57 Gnesta-E4	62	31	31	2	α	α	29									31		
Väg 1103 Tulkavägen	65	13	52	6	35	11										52		
Väg 276 Rosenkälla-Akersberga	66	40	26	2	3	21	α									26		
Väg 229 Lindalen trafikplats	99	65	34	2	4	7	21	α	α							34		
Väg 222 Kvarnholmen trafikplats	66	40	26	3	7	16	α									26		
E20 tpl Almnäs	106	25	81	3	7	7	50	21								81		
E18 tpl Kungsängen	46	11	35	3	7	25										35		
E18 tpl Kallhäll	72	0	72	2	7	63										72		
E18 Norrtälje-Kapellskär	38	33	5	5	α											5		
E4 tpl Måby	196	60	136	3	7	80	46	α								136		
E18 tpl Roslags Näsby	27 500	5 148	22 352	143	303	878	1 168	1 855	2 545	3 095	3 630	3 600	3 560	2 815	2 415	1 345		
E4 Förbifart Stockholm (265 mkr nedlagt 2001-2009)	38 822	6 577	30 985	196	570	1 459	1 805	2 473	3 238	3 525	3 955	3 920	3 850	2 995	2 515	1 345		
SUMMA:																		

Grönt = produktionsår (övriga är utredningar)

Gult = kolla med samhällsplanerare och projektledare

Datum
2009-11-11

Identitet

Dokumenttyp

Vår referens
Amanda Svensson
08 – 686 1982

Styrelsen

Avtal om medfinansiering av väg, spår m fl satsningar i Stockholmsregionen enligt Stockholmsförhandlingen

Bakgrund

I december 2007 nåddes en överenskommelse mellan statens förhandlingsman och företrädare för Stockholmsregionen om en samlad lösning för Stockholmsregionens framtida trafik och infrastrukturlösningar. Det fortsatta arbetet med genomförande av överenskommelsen har lett fram till att delprojekt upptagits i av regeringens närtidssatsning (för 2009-2010), åtgärdsplaneringsdirektiv samt nationell och regional plan.

Mot bakgrund av överenskommelsen och inledd åtgärdsplanering har Vägverket, Stockholm stad, Kommunförbundet Stockholms län, Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen Stockholms län och Banverket tecknat en avsiktsförklaring avseende genomförandet av överenskommelsen mm daterad den 5 maj.

Ärendet

I föreliggande förslag till avtal mellan de sex intressenterna anges avtalets:

- Syfte och omfattning
- Finansieringskällor
- Finansieringsupplägg samt fördelning mellan statliga anslag och medfinansiering
- Särskilda villkor för trängselskatt
- Övriga avtal som ska tecknas
- Uppföljning av avtal
- Extern information
- Avtalets ikraftträdande och giltighet

Till avtalet biläggs tre bilagor

- Sammanställning av objekt som ingår i överenskommelsen
- Kassafloedesanalys trängselskatt
- Sammanställning medfinansiering



Datum

Identitet

Avtalet omfattar totalt en volym på ca 100 miljarder kr. Avtalet omfattar prioriterade investeringar i vägar och spår.

Åtgärderna finansieras:

- Från statligt anslag ca 49 miljarder kr
- Från trängselskatt till förbifarten och till andra väganknutna objekt ca 27,6 miljarder kr
- Från kommuner, landsting och näringsliv och brukaravgift/vägtull ca 22,6 miljarder kr.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

att för sin del godkänna förslag till avtal, samt

att översända ärendet till Stockholms läns landsting för fortsatt beredning.

Göran Gunnarsson
Verkställande direktör

Amanda Svensson
Tf Trafikdirektör

Bilaga

Avtal om medfinansiering i Stockholmsregionen enligt
Stockholmsförhandlingen inkl bilagor.

Avsiktsförklaring ang Stockholmsförhandlingen inkl bilagor.

Nanna Wikholm (S)
Göran Wrene (S)
Erika Ullberg (S)
Helena Söderlind Paues (S)

FÖRSLAG TILL BESLUT

2009-11-17
Ärende nr 2

Avtal om medfinansiering av väg, spår m fl satsningar i Stockholmsregionen enligt Stockholmsförhandlingen

Stockholmsregionen är i stort och akut behov av satsningar på förbättrad infrastruktur. Stockholmarna trängs i rusningstid i spårtrafiken, i busstrafiken och i bilköer. Vi står bakom prioriteringen vad gäller kollektivtrafik som gjordes i den så kallade Stockholmsöverenskommelsen och menar att flera viktiga spårsatsningar saknas i förslaget och måste inarbetas i planeringen.

Förslaget till avtal saknar tydliga satsningar i närtid som skulle kunna råda bot på de mest akuta problemen med trängsel. Vi efterlyser vidare en bättre balans mellan satsningar på väg och kollektivtrafik. I alltför hög grad prioriteras satsningar på vägtrafik. De mål för minskade utsläpp av växthusgaser som idag gäller är alltför lågt ställda för att klimatmålen ska nås. Mer resurser måste därför satsas på kollektivtrafiken.

Främsta invändningen mot det föreslagna avtalet gäller dock finansieringen. På flera punkter finns skäl till starka invändningar.

För det första är det oklart vad förslaget till avtal innebär för landstingets ekonomi. Hur stora är de finansiella förpliktelserna som landstinget åtar sig om man skriver under avtalet? Har man tagit höjd för detta i investeringsbudgeten? Den tidigare principen om 50 % bidrag till såväl anläggande av spår samt till fordon och depåer är skrotad. Det har i ett slag gjort landstingets nota för flertalet nya spårprojekt långt högre än tidigare beräkningar. Risken är stor att behovet av reinvesteringar i kollektivtrafikens befintliga anläggningar får stryka på foten, samt att landstingets omfattande finansieringsåtagande i avtalet för med sig att andra angelägna investeringar i bl a sjukvårdens verksamheter får stå tillbaka.

För det andra innebär avtalet ett brott mot den grundläggande principen om att nationell infrastruktur i grunden är ett statligt ansvar. Infrastrukturplaneringen riskerar därmed att bli till en kohandel, där regionen, för att få sina behov tillgodosedda, ger upp grundläggande principer. Precis som blivit fallet vad gäller trängselskattens intäkter och statens ansvar för nationella

Datum

2009-11-17

infrastruktursatsningar. Det drabbar SLs resenärer och i slutändan Stockholmsregionens skattebetalare.

För det tredje innebär förslaget till avtal att resultatet från folkomröstningen om trängselavgifter inte respekteras. Att enbart låta intäkterna gå till väginvesteringar och inte alls till investeringar i kollektivtrafik håller inte om man tar klimathotet på allvar. Kollektivtrafiken måste också få del av intäkterna.

Det är givetvis positivt att trängselskatten genererar stora intäkter. Samtidigt kan det inte vara ett självändamål. Syftet är att trängseln ska minska så att busstrafik, varuleveranser och nödvändig biltrafik ska kunna komma fram och effektiviteten öka. Avtalets upplägg bygger dock på att trafiken över tullsnittet ska öka årligen. På sikt innebär det att innerstadstrafiken kommer att tillåtas öka till minst samma nivå som innan skatten infördes. Det är inte acceptabelt.

Till sist vänder vi oss mot att en del av finansieringen föreslås bygga på vägavgifter. Vår uppfattning är att trängselskattesystemet ska svara för såväl den nödvändiga styrningen som de extra avgiftsintäkterna från biltrafiken. Länsstyrelsen har visat att vägtullar riskerar bidra till att trafiken styrs om till icke avgiftsbelagda sk smitvägar. Vem tar ansvar för oönskad ökning av biltrafik på småvägar, och vem tar ansvar för den ekonomiska helheten om inte intäkterna från vägavgifter uppgår till önskad nivå?

Trots regionens bidrag av stora egna resurser räcker inte den anvisade ekonomiska ramen för att klara de nationella och regionala målen för hållbar tillväxt och miljö. Det är angeläget att skapa ett transportsystem som klarar utmaningarna för Stockholms län med dess kraftigt växande befolkning och ökande mobilitet. Eftersom det saknas finansiering för angelägna spårutbyggnader, i synnerhet i länets södra del, skjuts dessa på framtiden. Vi anser att ett ökat ekonomiskt utrymme måste avsättas för ytterligare insatser inom kollektivtrafiken under den kommande planperioden.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

att avvisa förslaget till avtal.

**AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK
STYRELSEN****FÖRSLAG TILL
BESLUT**

Yvonne Blombäck
Gunilla Roxby Cromvall

2009-11-17
Ärende 2

**Avtal om medfinansiering av väg, spår m fl satsningar i
Stockholmsregionen enligt Stockholmsförhandlingen**

Stockholmsregionen är i stort och akut behov av satsningar på förbättrad kollektivinfrastruktur. Många av de projekt som presenteras i länstrafikplanen ligger dock i slutet av planeringsperioden och kommer inte att stå klara förrän om ett decennium eller mer. De skriande behov som finns redan nu tillgodoses inte på ett tillfredsställande sätt. Ökade satsningar måste göras som får effekt i närtid.

Ett större kollektivtrafikåtagande nödvändigt

Inom de spårburna systemen finns idag stora kapacitetsproblem. De projekt som föreslås i den Nationella planen kommer att ytterst marginellt förbättra kapaciteten varför det kvarstår stora behov av ytterligare förstärkningar. Med tanke på de utmaningar som finns inom klimat- och miljöområdet och de behov som följer av den accelererande befolkningsökningen i regionen måste planeringen ta höjd för ett större kollektivtrafikåtagande. Vi står bakom prioriteringen vad gäller kollektivtrafik som gjordes i den så kallade Stockholmsöverenskommelsen och menar att flera viktiga spårsatsningar saknas i förslaget och måste inarbetas i planeringen.

Miljö och klimat

För att möta klimathotet och andra miljöproblem är det nödvändigt att åtgärder vidtas i infrastrukturplaneringen. Förslaget till avtal enligt Stockholmsförhandlingen för transportsystemet bygger i alltför hög grad på satsningar på vägtrafik och i alltför liten grad på satsningar på kollektivtrafik. En målsättning med infrastrukturinvesteringarna måste vara att de ska leda till minskade utsläpp, till förbättrad kollektivtrafik med minskad trängsel och till att få bort köerna på länets vägar. De mål för minskade utsläpp av växthusgaser som idag gäller är alltför lågt ställda för att klimatmålen ska nås. Mer resurser måste därför satsas på kollektivtrafiken.

Enligt RUFS räcker inte tekniska förbättringar av bilar och drivmedel för att klara satta klimatmål.

Finansieringen högst oklar

För att kalkylen ska hålla måste, enligt beräkningsunderlaget, trafiken över tullsnittet varje år öka med 0,5 procent. På sikt innebär det rimligen att innerstadsköerna som trängselskatten skulle ta bort återkommer. Den samhällsekonomiska förlust som ökad trängsel i Stockholm innebär kan inte accepteras. Kalkylen innebär också en motsättning i gentemot målen i RUFS.

Vi konstaterar att en stor del av intäkterna bygger på vägavgifter. Samtidigt konstaterar Länsstyrelsen att vägtullar bidrar till att andra ej avgiftsfinansierade vägar väljs. Vem tar ansvar för helheten om intäkterna inte uppgår till de önskade? Kollektivtrafikens finansiering är i nuvarande förslag ett risktagande. Vägarnas utbyggnad prioriteras först och kollektivtrafiken kommer först i andra hand. Detta är varken ansvarsfullt eller acceptabelt. Vägavgifterna ska i första hand gå till kollektivtrafiken.

I avtalet föreslås att vägavgifterna binds fast vid Förbifart Stockholm under minst 30 år med amorteringar på de förskottslån som byggandet av Förbifarten kräver. Detta är förutsatt att intäkterna uppgår till de belopp som kalkylerna nu 2009 anger. Enbart ränteutgifterna är en osäker faktor, utan angivet belopp. Inga marginaler finns för kostnadsökningar trots att det är välkänt inom SL att objekten tenderar att bli dyrare än underlaget anger, ofta beroende på att kostnadsberäkningarna inte uppdateras varje år.

Trots regionens bidrag av stora egna resurser räcker inte den anvisade ekonomiska ramen för att klara de nationella och regionala målen för hållbar tillväxt och miljö. Det är angeläget att skapa ett transportsystem som klarar utmaningarna för Stockholms län med dess kraftigt växande befolkning och ökande mobilitet. Eftersom det saknas finansiering för angelägna spårutbyggnader, i synnerhet i länets södra del, skjuts dessa på framtiden. Vi anser att ett ökat ekonomiskt utrymme måste omfördelas för ytterligare insatser inom kollektivtrafiken under den kommande planperioden.

Förslag till beslut

Styrelsen föreslås besluta

att avvisa förslaget till avtal

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande**Förvaltningens synpunkter*****Bakgrund***

I december 2007 träffades en överenskommelse mellan Staten och Stockholmsregionen beträffande en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen för miljö och tillväxt. Överenskommelsens omfattning som benämns 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 skall hanteras i arbetet med de kommande nationella och regionala planerna.

Inom ramen för Stockholmsförhandlingen har åtgärdsplaneringen lett fram till att Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Kommunförbundet Stockholms län, Länsstyrelsen, Vägverket och Banverket ingått en avsiktsförklaring den 5 maj 2009. Avsiktsförklaringen godkändes av landstingsstyrelsen den 16 juni i år (LS 0905-0457).

I de samtal som fortsatt och som baserats på avsiktsförklaringen har intressenterna dvs. avtalsparterna och regeringen fokuserat på behovet och formerna för en samlad lösning för finansiering och genomförande av de trafik- och infrastruktursatsningar som Stockholmsförhandlingen innefattar. Samtalen har lett fram till det avtal, bilaga 2, som nu föreligger för beslut.

Avtalet

Avtalet syftar till ett gemensamt ansvar för genomförande och finansiering av satsningar för såväl spårutbyggnad som vägsatsningar under perioden 2008-2021. De infrastrukturåtgärder som ska finansieras enligt avtalet har definierats i bilaga 1 till avtalet. Finansieringskällorna framgår av avtalet och är statliga anslag, trängselskatt, annan medfinansiering från kommun, region eller annan intressent och brukaravgift (vägtull).

Totalkostnaden för infrastrukturåtgärderna är ca 100 miljarder. Kostnaden för Förbifart Stockholm är ca 27,6 miljarder. Statens anslag för förbifarten är 5 miljarder och övrig finansiering sker via trängelskatten. Övriga objekt i förhandlingen omfattar spår och vägar i nationell och regional plan till en summa av ca 66 miljarder. Statens anslag för dessa är ca 44 miljarder och medfinansieringen från kommuner landsting och näringsliv är totalt 22 miljarder. Brukaravgifter (vägtullar) bidrar med ca 0,6 miljarder. Någon fördelning mellan vad landsting, kommun eller näringsliv ska bidra med har inte gjorts i avtalet.

LS 0911-0958

Under rubriken - Övriga avtal mellan intressenterna mm – har en för landstinget och övriga medfinansiärer, som tillsammans ska bidra med 22 miljarder, betydelsefull precisering gjorts.

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 genomförandavtal mellan berörda Intressenter. Finansierings- och genomförandavtalen ska tydligt reglera bl a det enskilda projektets syfte, omfattning och standard, tidplan, markupplåtelser, 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 genomförandavtal redan tecknats mellan Intressenterna, ska avtalen i fråga anses ingå i ramen för detta avtal.

De infrastrukturprojekt som ingår i nationell respektive regional plan har sammanfattats i bilaga 1 till avtalet. De olika intressenternas medfinansiering har angivits men i enlighet med avtalet så ingår landstinget i gruppen övriga medfinansiärer tillsammans med staden och övriga.

Avtalet är för sin tillämpning bl.a. villkorat av beslut om godkännande från intressenterna.

Projekt med anknytning till landstinget

Nedan anges de objekt i avtalet som berör SLL som medfinansiär. För respektive objekt redovisas status vad gäller berednings- och beslutsprocessen. Objekt som är beslutade och ingår i budget och plan är godkända för genomförandet samt finansierade. Icke beslutade objekt som redovisas bland *Investeringsobjekt för beslut i särskild ordning* alternativt inte ingår i budget och plan saknar erforderligt underlag för beslut om genomförandet samt finansiering. Med erforderligt underlag enligt principerna i landstingets investeringsprocess avses kalkyler med miljöbedömningar samt beskrivningar av konsekvenser för verksamhet, personal och ekonomi.

LS 0911-0958

Spårobjekt (*anges nedan inklusive berednings- och beslutsstatus inom SLL*)*Citybanan*

Beslut LF 2006 (LS 0605-0864) samt 2008 (LS 0801-0039) på totalt 3 185 mkr i 2005 års prisnivå. Ingår i förslag till 2010-2014 års budget och plan.

Södertälje hamn bytespunkt

I SL:s budget finns medel avsatt med 5 mkr för 2010, 30 mkr för 2011 samt 25 mkr för 2012, totalt 60 mkr. Omfattningen innebär nytt stationshus, merkostnad för flytt av gångtunnel och ersättande busstrafik.

Södertälje C bytespunkt

I SL:s budget finns medel avsatta med 25 mkr för 2011 samt 25 mkr för 2012. Planeringen på detaljnivå vad som exakt ska utföras i Södertälje Centrum pågår.

Kombi Norr, Rosersberg, anslutning

Beslut saknas. Ingår ej i förslag till 2010-2014 års budget och plan.

Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan

Beslut saknas. Redovisas bland *Investeringsobjekt för beslut i särskild ordning* i 2010-2014 års budget och plan.

Tvärspårväg Solna

Beslut om genomförandet i 2009-2013 års budget och plan. Ingår i förslag till 2010-2014 års budget och plan med totalkostnad 4 500 mkr.

Roslagsbanan etapp 1

Beslut om genomförandet i 2009-2013 års budget och plan. Ingår i förslag till 2010-2014 års budget och plan med totalkostnad 850 mkr.

Kommunala följdinvesteringar

Beslut saknas. Ingår ej i förslag till 2010-2014 års budget och plan.

Roslagsbanan etapp 2

Beslut saknas. Ingår ej i förslag till 2010-2014 års budget och plan.

Tvärspårväg Kista

Beslut saknas. Redovisas bland *Investeringsobjekt för beslut i särskild ordning* i 2010-2014 års budget och plan.

Fordonsbidrag (kostn. enl. Stockholmsförhandl.)

Beslut saknas. Ingår ej i förslag till 2010-2014 års budget och plan.

LS 0911-0958

Pendelstation Vega

Beslut saknas. Redovisas bland *Investeringsobjekt för beslut i särskild ordning* i 2010-2014 års budget och plan.

Vega trafiplats, väg

Beslut saknas. Ingår ej i förslag till 2010-2014 års budget och plan.

Bussterminal Slussen

Beslut saknas. Ingår ej i förslag till 2010-2014 års budget och plan.

Lidingöbanan upprustning

Beslut saknas. Redovisas bland *Investeringsobjekt för beslut i särskild ordning* i 2010-2014 års budget och plan.

Spårförbindelse Nya Karolinska/Solna

Beslut saknas. Redovisas bland *Investeringsobjekt för beslut i särskild ordning* i 2010-2014 års budget och plan.

Tvärspårväg Syd, etappstart

Beslut saknas. Redovisas bland *Investeringsobjekt för beslut i särskild ordning* i 2010-2014 års budget och plan med 10 mkr för 2013 och 100 mkr för 2014.

Vägojekt

Förutom ovan angivna spåröjekt berörs SLL som medfinansier även vad gäller ett flertal vägojekt. Inga av dessa öjekt har varit föremål för fullmäktiges beslut och/eller återfinns i landstingskoncernens investeringsplaner.

Godkännande av avtalet

Avsiktsförklaringen innebar att Stockholms läns landsting och länets samtliga kommuner m.fl. var eniga om vilka infrastrukturöjekt som utifrån tillgängliga resurser ska prioriteras under de kommande 12 åren.

Avsiktsförklaring var första steget inför det arbete som nu resulterat i ett avtal med angivande och fördelning av finansieringskällor och vilka öjekt det är fråga om under tidsperioden 2008-2021. Intentionerna med avtalet att samarbeta kring det stora behovet av infrastrukturentsatsningar för framtiden och med ett gemensamt planerings-, finansierings- och genomförande ansvar är förtjänstfullt. Det gagnar länets medborgare och den ekonomiska utvecklingen i hela stockholmsregionen.

Ur ett landstingsperspektiv och med ett ansvar för att säkerställa att ekonomiska åtaganden är finansierade kan avtalet godkännas men med vissa reservationer. Som framgår av sammanställningen som gjorts av de öjekt

LS 0911-0958

som är landstingsanknutna är flertalet av projekten inte beslutade på sådant sätt att de kan genomföras och därmed inte heller finansierade. Något underlag finns inte heller idag utarbetat som underlag för sådant beslut. Intressenterna i Stockholmsförhandlingen har dock beaktat detta genom att särskilt reglera detta förhållande i överenskommelsen. För samtliga parter får därmed förutsättningarna för avtalets godkännande vara tillräckligt tydligt avfattat. Även det förhållandet att avtalet inte uttryckligen reglerar vilken finansieringsandel som specifikt belöper på landstinget får mot bakgrund av avtalets utformning och krav på preciseringar i kommande avtal anses vara beaktat på sådant sätt att hinder för godkännande inte föreligger. När respektive projekt beslutas inom landstinget kommer det att framgå hur finansieringen kommer att ske. Mot bakgrund av detta bör avtalet godkännas.

Miljökonsekvenser av beslutet

Avtalet i sig har inga miljökonsekvenser utan de kommer att beaktas i de kommande genomförandeavtalen.