

Motion till riksdagen 2013/14:T246

av **Stefan Svanström (KD)**

Statlig finansiering av tunnelbaneutbyggnad

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda hur staten kan inrätta en modell för finansiering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm där kostnaderna delas mellan staten och regionala aktörer.

Motivering

Stockholmsregionen växer i en takt som överträffar såväl tidigare befolkningsprognoser som föreliggande planerade utbyggnader av såväl infrastruktur som bostadsbestånd. Den senaste statistiken indikerar en tillväxttakt på 38 000 nya invånare per år, vilket är omkring det dubbla mot vad som antogs i landstingets regionplan från 2010.

Stockholmsområdets tillväxt är i grunden högst välkommen och drivs av en global trend där städer får ökad betydelse för länders förmåga att generera långsiktig tillväxt. Genom de klusterbildningar av företag som uppstår i växande städer kan verksamheter bli mer effektiva, med högre produktivitet, ökad sysselsättning och snabbare tillväxt som följd. Med högre produktivitet ökar möjligheten att betala högre löner, vilket ger ökade skatteinkomster såväl lokalt som för den svenska staten. Enligt SCB:s statistik kommer sedan år 2010 drygt hälften av de direkta skatteintäkterna från Stockholmsregionen, en ökning från 37,8 % år 2000. Hela Sverige tjänar därför på att Stockholm växer.

Ett växande Stockholm ställer samtidigt krav på en förutseende och framåtsyftande politik, med strategiska investeringar i den infrastruktur och andra samhällsnyttigheter som en växande befolkning kräver. Dessvärre finns en latent underinvestering i infrastrukturen runt Stockholm, sett till de behov som redan tidigare identifierats. Exempelvis fanns en bred samsyn i samband

Fel! Okänt namn på

med Dennisöverenskommelsen år 1992 om behovet av att investera sammanlagt 40 miljarder kronor i att bygga motorvägar runt Stockholm för att avlasta stadskärnan från genomfartstrafik. Uppgårelsen byggde på att staten tillförde lånegarantier och investeringar i kollektivtrafik, men finansieringen drogs tillbaka när Socialdemokraterna 1997 lämnade uppgårelsen.

Nu råder återigen stor samsyn i Stockholmspolitiken på bägge sidor blockgränsen om behovet av att investera långsiktigt i kollektivtrafik för att möjliggöra en fortsatt befolkningsexpansion i regionen. Denna gång är fokus nästan uteslutande på att bygga ut tunnelbanesystemet för att möjliggöra nya bostäder i områden som geografiskt är nära stadskärnan, men som exempelvis på grund av brister i befintliga kommunikationer inte exploaterats. Det handlar exempelvis om områden kring Nacka centrum och näraliggande områden, liksom områden i norr kring Barkarby och Järvafälten samt i stråket ut mot Täby Centrum och Arninge. Planer finns också på att bebygga t ex Årstafältet och Slakthusområdet omedelbart söder om innerstaden.

Enligt en nyligen publicerad rapport (2013:4) från Stockholms Handelskammare kan en mer omfattande strategisk investering i utbyggd tunnelbana generera möjligheter till minst 350 000 nya bostäder. För att detta ska bli möjligt måste såväl befintliga linjer förlängas och nya linjer anläggas. Det handlar bland annat om att förlänga den befintliga blå linjen i både nordvästlig och sydöstlig riktning samt att anlägga en ny central linje från Hagsätra/Älvsjö via Liljeholmen, Fridhemsplan och Nya Karolinska med slutdestination i Arenastaden i Solna. Därigenom skapas fler nord-sydliga passager förbi centrala Stockholm, vilket avlastar den s.k. getingmidjan (stråket T-centralen–Gamla Stan–Slussen) som redan idag befinner sig nära maxkapaciteten.

Regeringen har i samband med budgetproposition för 2013 ställt sig bakom planerna på att förlänga blå linjen från Kungsträdgården till Nacka Centrum. Två förhandlingspersoner har utsetts med uppdrag att samla intressenter och ta fram ett förslag på såväl den exakta sträckningen som hur utbyggnaden ska finansieras. Under året har flera förhandlingar med berörda aktörer inom regionen förts, men än så länge finns inte ett samlat förslag på den exakta utbyggnaden, kostnaden och finansieringen.

Förhandlingsordningen är en viktig del av att förankra tunnelbaneutbyggnaden och vinna största möjliga stöd för den valda lösningen – såväl ekonomiskt som intressentmässigt. Samtidigt finns i dagsläget få alternativ till att kommunerna, landstinget och staten gemensamt delar på kostnaderna efter en fördelningsnyckel som alla kan acceptera. Att hitta denna lösning är tidskrävande och riskerar att leda till kompromisser som är suboptimala både i förhållande till möjligheterna att få till stånd en snabb byggprocess och den lösning som ger den största samhällsnyttan.

Det behövs en modell för hur den statliga finansieringen av tunnelbaneutbyggnaden ska se ut som ger planeringsförutsättningar att välja de samhällsekonomiskt bästa lösningarna. Enligt min mening är det bästa sättet att åstadkomma detta om staten tar ett helhetsansvar för finansieringen och sedan fördelar kostnaden på regionala aktörer efter en fastslagen nyckel. Det gör det

Fel! Okänt namn på

möjligt att dra nytta av statens låga finansieringskostnader, samtidigt som kostnaden sprids på de aktörer som har nytta av en utbyggd tunnelbana.

Ett möjligt förslag vore att inrätta en fond för tunnelbaneutbyggnad med en omfattning som klarar såväl nu aktuella förlängningar som framtida behov av ny tunnelbana. Fonden bör samlas hos Riksgäldskontoret och bygga på att staten lånar upp erforderliga belopp till lägsta möjliga statslånekostnad. Räntorna och amorteringen på fonden fördelas därefter mellan staten, landstinget och kommunerna enligt en förutbestämd plan, med amorteringar som sträcker sig långt bortom den tid då de nya tunnelbanesträckningarna tagits i drift.

I den nuvarande lågräntemiljön finns det ett ypperligt tillfälle att göra denna typ av investering till mycket låg finansiell kostnad. Från årsskiftet fram till den sista augusti 2013 låg den genomsnittliga statslåneräntan på 1,88 procent, vilket innebär negativ realränta i förhållande till Riksbankens inflationsmål på 2 procent. Svenska staten har därtill en historiskt låg skuldsättningsgrad i utgångsläget – endast 36,5 procent av BNP.

För att ytterligare frigöra resurser till finansieringen kan delar av byggandet därtill ske genom insatser från privata intressenter, exempelvis genom att finansierer får tillgång till den exploaterbara mark vars värde påverkas positivt av utbyggnaden i utbyte mot att delar av investeringen finansieras privat. Här bör såväl kommunerna som staten inventera vilken mark som finns tillgänglig och erbjuda den till den eller de aktörer som är beredda att själva investera i tunnelbanesträckningar i utbyte mot att få uppföra och äga centrumfastigheter eller bostäder i anslutning till ny tunnelbana.

Hur modellen för den statliga finansieringen bör se ut och hur finansieringen i övrigt kan underlättas bör utredas. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 1 oktober 2013

Stefan Svanström (KD)