

2007-03-23

Slutjusterad 070323

Avsiktsförklaring angående Citybanan med bakgrund och kommentarer

Innehåll

Sammanfattning – Avsiktsförklaring om Citybanan.....	2
Bakgrund – Stockholmsförhandlingen.....	3
Bakgrund – Rodes förslag.....	4
Bakgrund – Regeringens uppdrag om Citybanan.....	4
Alternativa metoder för kommunal medfinansiering.....	4
Kommunala kompetensen.....	5
Processen fram till denna avsiktsförklaring.....	6
1§ Parterna.....	7
2§ Avsiktsförklaringens juridiska status.....	7
3§ Gällande genomförandeavtal angående Citybanan.....	7
4§ Bakgrund och syfte med avsiktsförklaringen.....	8
a) Regeringens uppdrag till förhandlingsmannen.....	8
b) Mer attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafiksystem för ökad tillväxt och bättre välfärd.....	8
5§ Landstingens och kommunernas åtaganden beträffande medfinansiering.....	9
a) Kommunal medfinansiering – beloppets totala storlek och fördelning mellan länen.....	9
b) Kommunal medfinansiering – metod samt fördelning mellan landsting och kommuner..	9
c) Kommunal medfinansiering – balanskravet.....	9
d) Kommunal medfinansiering – tidpunkter för utbetalning.....	9
e) Framtida regionkommuner.....	10
6§ Statens åtaganden.....	10
a) Statens åtagande – Citybanan.....	10
b) Statens åtagande – MIAB-avtalet.....	10
c) Statens åtagande – Tomtebodan – Kallhäll.....	10
d) Statens åtagande – Infrastrukturåtgärder på kort sikt.....	10
e) Statens åtagande – Förhandlingar om infrastrukturpaket för Mälardalen.....	11
f) Statens åtagande – Förhandlingar om Ostlänken.....	11
g) Statens åtagande – Lagändringar som möjliggör storregional trafikmyndighet.....	11
h) Statens åtagande – Lagändringar om trafikeringsrätt.....	12
7§ Kontrollstationer.....	12
8§ Tidplan för fortsatta förhandlingar fram till förslag till avtal.....	12
9§ Tidplan för parternas beslut om avtal.....	12

Sammanfattning – Avsiktsförklaring om Citybanan

Totalt skall den kommunala medfinansieringen uppgå till 2 miljarder kronor.

Fördelningen länen emellan skall, om inte parterna i förhandlingen kommer överens om annat, baseras på den av WSP framräknade restidsnyttan, redovisad i WSP:s rapport "Vilka vinner på Citybanan? Analys av hur Citybanans restidsnytta fördelas geografiskt – Rapport 2007-03-05."

Parterna är överens om att de kommunala bidragen i första hand bör utgå som direkta bidrag för citybanans utbyggnad. Under den fortsatta förhandlingsprocessen ska olika alternativ prövas som förenar statens intresse om kommunal medfinansiering under själva byggtiden senare del med landstingens och kommunernas intresse av att hantera sina bidrag som kapitalkostnader.

Statens åtaganden

- att fullfölja byggandet av **Citybanan** i enlighet med gällande planer och genomförandavtal
- att fullfölja sina åtaganden i **MIAB-avtalet** med de preciseringar och den tidplan som parterna i MIAB-avtalet avtalat om i mars 2007
- att bygga två nya spår på hela sträckan **Tomtebodavägen – Kallhäll** med sikte på att den utökade kapaciteten skall kunna utnyttjas för att utöka den storregionala tågtrafiken då Citybanan öppnas
- att under innevarande år fatta beslut om genomförande av Banverkets del av **Åtgärdsplan för Stockholm – Mälardalen**
- att ge förhandlingsmannen direktiv om att även **förhandla om järnvägens infrastruktur i Mälardalen samt om fordon** med en systemsyn som möjliggör en samlad trafiklösning för den storregionala tågtrafiken. Förhandlingen skall avse sådana åtgärder på Västra stambanan, Svealandsbanan, Mälardalenbanan, Ostkustbanan och övriga banor i Mälardalen som har samband med Citybanan och möjligheterna att utveckla storregional trafik till och från Stockholm. Förhandlingen skall ske i nära samarbete med Stockholmsförhandlingen och skall resultera i en överenskommelse om prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder i järnvägsinfrastrukturen och fordon i berörda län
- att utse en statlig förhandlingsman som får i uppdrag att i samråd med berörda regioner och kommuner utarbeta en s.k. **OPS-lösning för Ostlänken**, med avsikt att tidigarelägga objektet. En utgångspunkt bör vara Bo Holmbergs förslag, som utrett denna fråga på regeringens uppdrag. Förhandlingsmannens uppdrag påbörjas senast under hösten 2007.

Företrädare för landsting och kommuner avser att under innevarande år utreda frågor som rör framtida kollektivtrafik i Stockholm – Mälardalen. Eventuellt kommer arbetet att utvidgas till att även omfatta Östergötland. Om länstrafikansvariga landsting och kommuner skulle enas om att man vill bilda en **storregional trafikmyndighet för vissa trafikuppgifter** skall staten genom ändringar i lagstiftningen medverka till att en sådan organisation kan komma till

stånd.

Om berörda landsting och kommuner i det kommande förhandlingsarbetet aktualiserar frågan om storregional trafik huvudman för vissa trafikuppgifter skall staten medverka till att en sådan trafik huvudman får en därmed sammanhängande **trafikeringsrätt**.

Parterna är överens om att i kommande avtal lägga in en eller flera **kontrollstationer** för att säkra genomförandet av avtalet.

Parterna är överens om att förhandlingarna skall slutföras i syfte att teckna ett **avtal senast den 1 december 2007**. Detta avtal skall infatta såväl infrastrukturfrågor och fordon som övriga frågor i avsiktsförklaringen. Beslut i fullmäktige bör föreligga senast den 1 mars 2008. Regeringens förslag bör redovisas i proposition om infrastruktur senast i mars 2008 och riksdagen bör fatta beslut under våren 2008.

Bakgrund – Stockholmsförhandlingen

Regeringen uppdrog 2006-11-09 åt statsrådet Åsa Torstensson att utse en förhandlingsman, samt ytterligare två personer som skall bistå förhandlingsmannen i dennes arbete. Förhandlingsmannens uppdrag är att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en samlad trafiklösning för förbättrade förutsättningar att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen. Förhandlingen skall resultera i en överenskommelse om prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen i Stockholms län. Förhandling skall ske med Stockholms läns landsting och med kommunerna i Stockholms län och ta hänsyn till kommande/framtida kollektivtrafiksatsningar. Prioriteringarna skall göras utifrån ett tillväxt- och miljöperspektiv. Det innebär att såväl ekologiska, sociala som ekonomiska aspekter skall beaktas. Synpunkter skall inhämtas från olika delar av landet och från berörda myndigheter. Synpunkter från berörda län och kommuner i Mälardalen skall särskilt beaktas. Förhandlingen skall ske inom den finansieringsram som gällande infrastrukturplaner för länet utgör. Som komplement härtill kan intäkter från vägavgifter i form av trängselskatt, offentlig – privat samverkan samt lokal och regional medfinansiering användas. Förhandlingsmannen skall under förhandlingens gång inhämta kunskap om de olika alternativens samhällsekonomiska konsekvenser. Förhandlingsmannen skall föreslå en ordning för hur förhandlingens resultat skall säkerställas och genomföras. Förslag om utformning av uttaget av vägavgifter i form av trängselskatt samt hur intäkter från dessa bör användas har lämnats den 31 januari 2007 till regeringen (Näringsdepartementet). Resultatet av Stockholmsförhandlingen skall redovisas till regeringen (Näringsdepartementet) senast den 1 december 2007.

Carl Cederschiöld har utsetts till förhandlingsman samt Karin Starrin och Lars Eric Ericsson till biträdande förhandlare.

Bakgrund – Rodes förslag

På regeringens uppdrag har Hans Rode sett över förutsättningarna för en utökad spårkapacitet med en ytspårslösning genom centrala Stockholm. Hans Rode gör följande sammanfattande ställningstagande.

”Citybanan har betydande fördelar jämfört med ett tredje spår. Främst möjliggör Citybanan en utveckling av Mälardalen och Östergötland genom att den skapar kapacitet för framtida spårtrafik. Även byggandet av ett tredje spår medför en kapacitetsökning på spåren genom Stockholm. Kapacitetstillskottet är dock endast tillräckligt för att tillgodose i tiden närliggande behov. Citybanan bedöms vara genomförbar till en kostnad av 15,9 miljarder kronor (prisnivå 2006-03). Jag förordar ett genomförande av Citybanan. Projektets stora nytta och det faktum att kapacitetsbehovet i Mälardalen och Östergötland tillgodoses för lång tid bör innebära att merkostnaden jämfört med ett tredje spår delvis täcks genom att kommuner och landsting deltar i finansieringen. En förhandling om medverkan i finansieringen av Citybanan bör inledas omedelbart med sikte på ett slutförande före mars månads utgång år 2007. Ett tredje spår är ett, tekniskt och ekonomiskt genomförbart, projekt som ger ytterligare spårkapacitet och som ryms inom befintlig plan, men ger små utvecklingsmöjligheter.”

Hans Rode konstaterar vidare i sin utredning att Citybanan ger större bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse och en större samhällsnytta än ett tredje spår. Citybanan har högre samhällsekonomisk lönsamhet. Kapaciteten på ett tredje spår räcker till år 2014-2021, medan den på Citybanans etapp 1 tillgängliga kapaciteten bedöms räcka till år 2020-2043. Ett effektivt utnyttjande av tillgänglig spårkapacitet framförallt genom de centrala delarna av Stockholm förutsätter att frågan om en gemensam huvudman med trafikeringsrätt för den regionala spårtrafiken i Stockholm – Mälardalen - Östergötland avgörs. Citybanan öppnar möjligheter till en mer expansiv utveckling i Mälardalen och Östergötland.

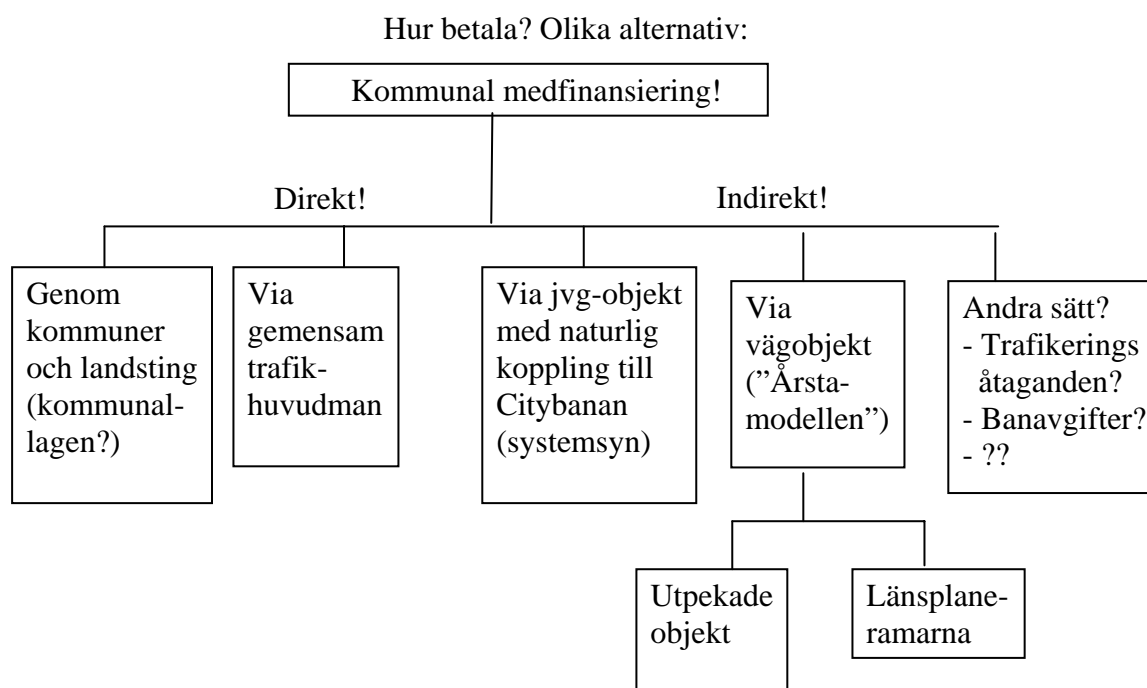
Bakgrund – Regeringens uppdrag om Citybanan

Regeringen har 2007-01-18 givit förhandlingsmannen om Stockholms infrastruktur i tillägg till tidigare uppdrag att också förhandla om ytterligare medfinansiering av Citybaneprojektet.

Förhandlingsmannens uppdrag är att genomföra en förhandling med i första hand regionala och lokala aktörer i Mälardalen och Östergötland samt övriga berörda intressenter till projektet i syfte att uppnå en finansiering av den del av investeringsbeloppet som nu är ofinansierad. Resultatet av förhandlingen i denna del skall redovisas senast den 30 mars 2007.

Alternativa metoder för kommunal medfinansiering

Vi har under förhandlingsarbetets gång prövat olika metoder för kommunal medfinansiering.



Som framgår av avsiktsförklaringen får man under de fortsatta förhandlingarna lägga fast vilken metod för kommunal medfinansiering som ska gälla i kommande avtal.

Kommunala kompetensen

Redan i ett inledande skede av förhandlingsarbetet väcktes frågan om den kommunala kompetensen.

Enligt 2 kap. 1 § får kommuner och landsting ”själva ha hand om sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar och som inte skall handhas enbart av staten, en annan kommun, ett annat landsting eller någon annan.” Det anses vara en grundläggande princip att kommuner och landsting inte skall lämna ekonomiska bidrag till statens verksamhet (RÅ 1970 ref. 55). Det finns dock undantag från principen i speciallagstiftning. Grundprincipen omfattas också av vissa undantag i rättspraxis

I 9 § väglagen (1971:948) anges att väglagen inte utgör ett hinder för en kommun eller ett landsting att bidra till byggande av väg. Enligt regeringens bemyndigande får Vägverket ta emot lån från kommuner och landsting samt enskilda upp till visst belopp. Det saknas motsvarande regler för järnvägsobjekt varför Järnvägslagstiftningen behöver kompletteras.

Enligt juridisk expertis hos Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) kan man genom speciallagstiftning utanför kommunallagen få till stånd vilka befogenheter som helst för

kommuner och landsting i fråga om bidragsgivning till en viss huvudman. Genom speciallagstiftning kan man åstadkomma lösningar som är fullt lagliga trots att de är oförenliga med kommunallagens lokaliseringsprincip.

Processen fram till denna avsiktsförklaring

WSP har på Näringsdepartementets uppdrag utarbetat en rapport: ”Vilka vinner på Citybanan? – Analys av hur Citybanans restidsnytta fördelas geografiskt – Rapport 2007-03-05”. Den fördelning av restidsnytta geografiskt, som redovisas i rapporten, har utgjort ett viktigt underlag för att diskutera kommunala medfinansieringen.

Arbetet inleddes med överläggningar på tjänstemannanivå i respektive län. Förhandlingsmannens sekretariat har den 1 mars, 7 mars och 14 mars överlagt med tjänstemän från landsting, kommuner, trafikhuvudmän och Mälardalsrådet.

Förhandlingsmannen och hans biträdande förhandlare har successivt diskuterat uppkomna frågor och givit sekretariatet direktiv för det fortsatta arbetet.

Förhandlingsmannen har den 20 februari samt den 19 och 23 mars överlagt med politiska företrädare för landsting och kommuner. Dessa överläggningar har utmynnat i nedanstående avsiktsförklaring.

1§ Parterna

Landstinget i Uppsala län, Uppsala kommun, Landstinget Sörmland, Eskilstuna kommun, Nyköpings kommun, Landstinget i Östergötland, Linköpings kommun, Norrköpings kommun, Örebro läns landsting, Örebro kommun, Landstinget Västmanland och Västerås stad samt staten, företrädd av förhandlingsmannen Carl Cederschiöld samt de biträdande förhandlarna Karin Starrin och Lars Eric Ericsson, har gemensamt tecknat följande avsiktsförklaring.

Stockholms läns landsting och Stockholms stad är inte parter i denna avsiktsförklaring. Företrädare för landstinget och staden har deltagit i överläggningar som föregått denna avsiktsförklaring. Landstinget är berört av innehållet i denna avsiktsförklaring och har därför påtecknat denna under särskild text.

Regionförbundet i Uppsala län, Regionförbundet Sörmland, Regionförbundet Östmanland, Regionförbundet Örebro län samt Västmanlands kommuner och landsting är inte parter i denna avsiktsförklaring men har påtecknat denna under särskild text.

2§ Avsiktsförklaringens juridiska status

Denna avsiktsförklaring uttrycker parternas vilja att fortsätta att förhandla, och därmed säkerställa en fortsatt process. Avsiktsförklaringen kan ses som parternas gemensamt utarbetade direktiv för fortsatta förhandlingar som skall utmynna i ett avtal senast den 1 december 2007. Staten kommer även i de fortsatta förhandlingarna att företräddas av en förhandlingsman.

Kommentar

Från de kommunala företrädarnas sida har uttalats en önskan om att förhandlingsuppdraget skall ges till förhandlingsmannen om Stockholms infrastruktur, Carl Cederschiöld, och hans biträdande förhandlare.

3§ Gällande genomförandeavtal angående Citybanan

Parterna i denna avsiktsförklaring är införstådda med att svenska staten, genom Banverket, tidigare tecknat ett "Genomförandeavtal för Citybanan, del kommungränsen Stockholm/Solna - Älvsjö" med Stockholm med Stockholms läns landsting och Stockholms stad.

Kommentar

Detta avtal reglerar kommunal medfinansiering från Stockholms läns landsting och Stockholms stad.

4§ Bakgrund och syfte med avsiktsförklaringen

a) Regeringens uppdrag till förhandlingsmannen

Till följd av reviderade kostnadsberäkningar finns ett finansieringsunderskott för Citybanan. Mot bakgrund härav har regeringen funnit det nödvändigt att uppdra åt förhandlingsmannen om Stockholms infrastruktur att inleda förhandlingar med regionala och lokala aktörer i Mälardalen och Östergötland i syfte att senast den 30 mars 2007 kunna redovisa avsiktsförklaringar från dessa. Regeringen avser efter att redovisningen lämnats fatta beslut om projektets fortsatta utveckling.

b) Mer attraktivt, effektivt och långsiktigt hållbart trafiksystem för ökad tillväxt och bättre välfärd

Den s.k. "Getingmidjan" med två trafikspår genom Stockholms centrala delar hämmar utvecklingen av all tågtrafik, pendeltåg, regionaltåg, interregionala tåg och godståg. Citybanan frigör kapacitet som har stor betydelse för att utveckla interregional tågtrafik och godstrafik, vilket understryker objektets nationella betydelse.

Storstädernas betydelse för världsekonomin växer i hela världen. För Sverige har den samlade Stockholm – Mälardalen med mer än 3 miljoner invånare stor betydelse som tillväxtmotor. I en nyligen genomförd studie av OECD rankas regionen genomgående högt, men bland svagheter som kan hota den fortsatta utvecklingen lyfts brister i trafiksystemen fram.

Utbyggnaden av Citybanan är en förutsättning för att långsiktigt utveckla den regionala tågtrafiken och skapa ett attraktivt och effektivt kollektivtrafiksystem som svarar mot framtida efterfrågan och krav. En kraftfull utbyggnad av trafiksystemen är nödvändig för att stärka Stockholm – Mälardalens internationella konkurrenskraft och en sådan satsning är nödvändig för att främja tillväxt, regional utveckling och sysselsättning. Den storregionala tågtrafikens utveckling är av stor betydelse för att skapa en mer integrerad bostads- och arbetsmarknad i Stockholm – Mälardalen och med Ostlänken även Östergötland. Den ökade integrationen av lokala bostads- och arbetsmarknader väntas ge betydande dynamiska effekter pga. lokala arbetsmarknader integreras.

Det är trafiken som genererar nytta – inte infrastrukturen i sig. Planering av infrastruktur och trafik bör präglas av en helhetssyn och en systemsyn som innefattar alla trafikslag. Morgondagens resenärer kommer att ställa högre krav på kollektivtrafikens kvalitet och utbyggnaden av Citybanan är nödvändig för att skapa ett långsiktigt hållbart trafiksystem i Stockholm – Mälardalen – Östergötland och landet som helhet. Bättre miljö, färre olyckor i vägtrafiken och mindrekostnader i vägtrafiksystemet är viktiga effekter av en utbyggd järnvägstrafik, som är beroende av utbyggnaden av Citybanan. Bättre kapacitet krävs för att åstadkomma en bättre tidtabellshållning och ökad turtäthet för alla typer av trafik, lokal-, regional-, fjärr- o godståg.

5§ Landstingens och kommunernas åtaganden beträffande medfinansiering

a) Kommunal medfinansiering – beloppets totala storlek och fördelning mellan länen

Totalt skall den kommunala medfinansieringen uppgå till 2 miljarder kronor. Fördelningen länen emellan skall, om parterna inte i förhandlingen kommer överens om annat, baseras på den av WSP framräknade restidsnyttan, redovisad i WSP:s rapport ”Vilka vinner på Citybanan? Analys av hur Citybanans restidsnytta fördelas geografiskt – Rapport 2007-03-05.”

b) Kommunal medfinansiering – metod samt fördelning mellan landsting och kommuner

Parterna är överens om att de kommunala bidragen i första hand bör utgå som direkta bidrag för citybanans utbyggnad och avser att i den fortsatta förhandlingsprocessen klarlägga rättsliga och andra förutsättningar för val av metod för utbetalning.

Statsmakterna bör i positiv anda pröva olika alternativ till ändringar i lagar och förordningar för att möjliggöra kommunal medfinansiering av Citybanan enligt den metod som de kommunala parterna förordar.

Parterna är överens om att fördelningen av betalningsansvaret mellan landsting och kommuner inom respektive län måste lösas i förhandlingar mellan företrädare för landsting och kommuner inom respektive län innan kommande avtal om kommunal medfinansiering av Citybanan tecknas. Resultatet av dessa förhandlingar skall skrivas in i kommande avtal.

c) Kommunal medfinansiering – balanskravet

Parterna avser att under den fortsatta förhandlingsprocessen pröva olika alternativ som förenar statens intresse om kommunal medfinansiering under själva byggtiden med landstingens och kommunernas intresse av att hantera sina bidrag som kapitalkostnader.

Kommentar

Detta innebär att kommuner och landsting kan aktivera sina kostnader och därmed göra avskrivningar under en längre tidsperiod.

d) Kommunal medfinansiering – tidpunkter för utbetalning

Parterna är överens om att de kommunala bidragen till Citybanans finansiering bör utgå under byggnationens senare del. Tidpunkter för utbetalning skall preciseras i kommande avtal.

e) Framtida regionkommuner

Parterna är överens om att de kommunala parterna skall kunna transferera avtalet på framtida regionkommuner om sådana bildas.

6§ Statens åtaganden

a) Statens åtagande – Citybanan

Staten åtager sig att fullfölja byggandet av Citybanan i enlighet med gällande planer och genomförandeavtal.

Kommentar:

Som framgår av § 3 finns ett ”Genomförandeavtal för Citybanan, del kommungränsen Stockholm/Solna – Älvsjö”.

b) Statens åtagande – MIAB-avtalet

Staten åtager sig att fullfölja sina åtaganden i MIAB-avtalet med de preciseringar och den tidplan som parterna i MIAB-avtalet avtalat om i mars 2007.

Kommentar

Denna skrivning förutsätter att parterna förlikas och att detta kommer till uttryck genom ett särskilt avtal, som tecknas under mars månad. Vidare förutsätts att MIAB-avtalet med i mars 2007 gjorda preciseringar inte innebär någon inskränkning i SL:s tillgång till spårkapacitet för sin pendeltågstrafik.

c) Statens åtagande – Tomtebodan – Kallhäll

Staten åtar sig att bygga två nya spår på hela sträckan Tomtebodan – Kallhäll med sikte på att den utökade kapaciteten skall kunna utnyttjas för att utöka den storregionala tågtrafiken då Citybanan öppnas.

d) Statens åtagande – Infrastrukturåtgärder på kort sikt

Staten åtager sig att under innevarande år fatta beslut om genomförande av Banverkets del av Åtgärdsplan för Stockholm – Mälardalen.

Kommentar

Beslutet om planens genomförande skall således föreligga innan avtalet påtecknas.

e) Statens åtagande – Förhandlingar om infrastrukturpaket för Mälardalen

Som framgår av 2§ skall staten även i de fortsatta förhandlingarna att företrädas av en förhandlingsman. Staten åtager sig att ge denna förhandlingsman direktiv om att även förhandla om järnvägens infrastruktur i Mälardalen samt om fordon. Förhandlingsmannens uppdrag bör vara att genomföra en förhandling om en utbyggnad av järnvägens infrastruktur med en systemsyn som möjliggör en samlad trafiklösning för den storregionala tågtrafiken. Förhandlingen skall avse sådana åtgärder på Västra stambanan, Svealandsbanan, Mälardalen, Ostkustbanan och övriga banor i Mälardalen som har samband med Citybanan och möjligheterna att utveckla storregional trafik till och från Stockholm. Förhandlingen skall ske i nära samarbete med Stockholmsförhandlingen och skall resultera i en överenskommelse om prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder i järnvägsinfrastrukturen samt av fordon i berörda län. Förhandling skall ske med företrädare för landsting och kommuner i nämnda län och Stockholms läns landsting.

Kommentar

Banverket hanterar ansökningar om statsbidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar som har anknytning till järnvägstransportsektorn samt statsbidrag till regionala spårfordon. Statsbidrag beviljas i normalfallet till 50 procent av den bidragsgrundande investerings- eller hyreskostnaden. Exempel på investeringar där bidrag kan beviljas är bland annat investeringar i resecentra och stationer samt investering eller hyra av spårfordon.

f) Statens åtagande – Förhandlingar om Ostlänken

Staten åtager sig att utse en statlig förhandlingsman som får i uppdrag att i samråd med berörda regioner och kommuner utarbeta en s.k. OPS-lösning för Ostlänken, med avsikt att tidigarelägga objektet. En utgångspunkt bör vara Bo Holmbergs förslag, som utrett denna fråga på regeringens uppdrag. Förhandlingsmannens uppdrag påbörjas senast under hösten 2007.

Kommentar

Företrädare för landsting och kommuner i Östergötland och Södermanland har framhållit att deras fortsatta medverkan i förhandlingsarbetet är helt beroende av att en förhandlingsman utses.

g) Statens åtagande – Lagändringar som möjliggör storregional trafikmyndighet

Företrädare för landsting och kommuner avser att under innevarande år utreda frågor som rör framtida kollektivtrafik i Stockholm – Mälardalen. Eventuellt kommer arbetet att utvidgas till att även omfatta Östergötland. Om länstrafikansvariga landsting och kommuner skulle enas om att man vill bilda en storregional trafikmyndighet för vissa trafikuppgifter skall staten

genom ändringar i lagstiftningen medverka till att en sådan organisation kan komma till stånd. Parterna är överens om att denna fråga skall ingå i det kommande förhandlingsarbetet om länstrafikansvariga landsting och kommuner så vill.

h) Statens åtagande – Lagändringar om trafikeringsrätt

Om berörda landsting och kommuner i det kommande förhandlingsarbetet aktualiserar frågan om storregional trafik huvudman för vissa trafikuppgifter skall staten medverka till att en sådan trafik huvudman får en därmed sammanhängande trafikeringsrätt. Parterna är överens om att denna fråga skall ingå i det kommande förhandlingsarbetet om länstrafikansvariga landsting och kommuner så vill.

7§ Kontrollstationer

Det är viktigt att parterna gemensamt följer upp och vårdar ingånget avtal. Parterna är därför överens om att i kommande avtal lägga in en eller flera kontrollstationer för att säkra genomförandet av avtalet.

8§ Tidplan för fortsatta förhandlingar fram till förslag till avtal

Parterna är överens om att förhandlingarna skall slutföras i syfte att teckna ett avtal senast den 1 december 2007. Detta avtal skall infatta såväl infrastrukturfrågor och fordon enligt § 6 som övriga frågor som avhandlas i denna avsiktsförklaring.

Kommentar

Vid samma tidpunkt skall förhandlingarna om Storstockholmspaketet vara avslutade. Infrastrukturpaketet för Storstockholm och Mälardalen bör vara samstämda.

9§ Tidplan för parternas beslut om avtal

Parterna är överens om att beslut av fullmäktigeförsamlingar, Regering och Riksdag skall ske så snart som möjligt efter den 1 december 2007. Samtliga beslut i fullmäktige bör föreligga senast den 1 mars 2008. Regeringens förslag till beslut bör redovisas i proposition om infrastruktur senast i mars 2008 och riksdagen bör fatta beslut under våren 2008.

Kommentar

Det är viktigt att Statsmakterna kan ta ett samlat grepp om trafik och infrastruktur i Storstockholm, Mälardalen – Östergötland och övriga Sverige. Tidtabell för såväl förhandlingar som kommande beslut av Regering och Riksdag för Storstockholm, Mälardalen och Östergötland bör därför synkroniseras.

Stockholm den 23 mars 2007-03-19

Carl Cederschiöld
Statlig förhandlingsman

Karin Starrin
Biträdande förhandlare

Lars Eric Ericsson
Biträdande förhandlare

Under förutsättning av respektive kommunstyrelses och landstingsstyrelses godkännande.

För Landstinget i Uppsala län

För Uppsala kommun

För Landstinget Sörmland

För Eskilstuna kommun

För Nyköpings kommun

För Landstinget i Östergötland

För Linköpings kommun

För Norrköpings kommun

För Örebro läns landsting

För Örebro kommun

För Landstinget Västmanland

För Västerås stad

Stockholms läns landsting (SLL) är inte part i denna avsiktsförklaring. SLL har tagit del av avsiktsförklaringen i sin helhet, konstaterat att SLL är berört av 6§, statens åtaganden och har intet emot dess innehåll.

Under förutsättning av landstingsstyrelsens godkännande

För Stockholms läns landsting

Regionförbunden och Västmanlands kommuner och landsting (VKL) är inte part i denna avsiktsförklaring men har medverkat i förhandlingsprocessen som arena för kommunerna och landstinget i respektive län och därmed givit förutsättningar för en gemensam ståndpunkt från respektive län. Regionförbunden och VKL är positiva till att medverka i den fortsatta förhandlingsprocessen.

För Regionförbundet Uppsala län

För Regionförbundet Sörmland

För Regionförbundet Östsm

För Regionförbundet Örebro län

För Västmanlands Kommuner och Landsting (VKL)