

Trafiknämnden

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum
2012-03-01Identitet
TN 1112-286

Handläggare:
Jens Plambeck
08-686 1651

Yttrande över motion 2011:39 om finansieringsmöjligheter för utbyggd tunnelbana

Bakgrund

Rubricerade motion inlämnades till Trafiknämnden 2012-01-24. Motionen innehåller följande beslutsförslag;

- Att ge landstingsstyrelsen i uppdrag att i samråd med berörda kommuner och aktörer utarbeta en modell för hur ökade markvärden som uppstår med utbyggd tunnelbana kan utgöra del av utbyggnadens finansiering.

SL:s huvudsakliga ståndpunkter och förslag till yttrande

Samhällsutbyggnaden i länets 26 kommuner, såväl infrastrukturutbyggnaden som bebyggelse för bostäder och kontor, är helt beroende av kommunala beslut. Genom ett gott samarbete mellan berörd kommun och SL och samförstånd i det positiva med att bygga ut kollektivtrafiken kan kostnaden för utbyggnader reduceras. Vid nybebyggelse har kommunerna som markägare med åtföljande exploateringsavtal, möjlighet att ställa krav på byggherrarna som underlättar och reducerar utbyggnadskostnaden för kollektivtrafiken.

I kommuner där marken upplåts med tomträtt kommer vid t.ex. en spårutbyggd kollektivtrafik i närområdet, öka markvärdet genom att högre avgäld kommer kommunen tillgodo. Vad gäller privatägd mark finns idag inga möjligheter för det allmänna annat än genom frivilliga överenskommelser att ta del av den markvärdestegring som kan påvisas genom bättre kollektivtrafik i området.

I stora delar av t ex Stockholms kommun är en utbyggnad för bostadsändamål sett enbart ur exploateringssynpunkt en förlustaffär med stora subventioner per lägenhet.

En utbyggnad med tunnelbana skapar förvisso högre markvärden. Om värdeökningen går att komma åt är den emellertid marginell sett till utbyggnadskostnaden för den spårbundna kollektivtrafiken.

SL ser således små möjligheter annat än i samband med nyexploatering och i samförstånd med kommunerna kunna ta del av markvärdestegring föranledd av kollektivtrafikutbyggnad.

Det utesluter emellertid inte att SL initialt under 2012/2013 genomför en utredning där internationella jämförelser görs för att på så sätt erhålla värdefulla erfarenheter som kan ligga till grund för nya möjligheter till medfinansiering av önskvärda kollektivtrafikprojekt.

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

- att översända förvaltningschefens förslag till yttrande till Landstingsstyrelsens förvaltning, samt
- att förklara paragrafen omedelbart justerad

Anders Lindström
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Bilaga

Motion 2011:39 av Helene Hellmark Knutsson och Erika Ullberg (S) om finansieringsmöjligheter för utbyggd tunnelbana



MOTION
2011-12-01

Ankom Stockholms läns landsting
2011-12-06
Dnr. LS1112-1617

Kolet I

Motion från Helene Hellmark Knutsson (S) och Erika Ullberg (S) om finansieringsmöjligheter för utbyggd tunnelbana

2011:39

Efter att Moderaterna slopade utbyggnaden av tunnelbanan till Nya Karolinska och Hagastaden finns ingen planerad utbyggnad av tunnelbanan i nu liggande planer. Samtidigt så växer Stockholms län nu snabbare än förväntat och tunnelbanan har slagit i kapacitetstaket i centrala snitt. För oss Socialdemokrater råder det ingen tvekan om att byggstoppet för tunnelbanan måste hävas.

Få invänder mot att tunnelbanan har unika fördelar som trafikslag när resandeunderlaget är stort. Däremot är en ofta återkommande invändning att tunnelbana innebär höga investeringskostnader. Det är förvisso sant men investeringskostnader måste givetvis vägas mot antal resenärer, hastighet och turtäthet. Sett över tid och till nyttjandegrad har tunnelbanan i Stockholm varit en synnerligen prisvärd investering.

Även om nyttan över tid är betydande så kvarstår den initialt höga investeringskostnaden. Bra infrastruktur bidrar dock starkt till tillväxt och ökad sysselsättning. Ur det perspektivet är det därför rimligt att staten bidrar till utbyggd tunnelbana i vårt län. I den Socialdemokratiska budgetmotionen i riksdagen finns därför medel avsatta för halva kostnaden för utbyggd tunnelbana till Nya Karolinska och Hagastaden samt löfte om motsvarande finansiering av andra utbyggnader såsom t.ex. tunnelbana till Nacka, Barkarby, Älvsjö och Arninge när kostnadsunderlag för dessa finns.

Resterande finansiering måste dock vårt län klara av att bära själv. Det är en utmaning och alternativa lösningar utöver landstingskatt måste utredas och övervägas.

Det finns anledning att titta tillbaka på tunnelbanans kraftiga utbyggnad på 50- och 60-talen som möjliggjordes av att staden ägde mark och kunde kombinera utbyggnaderna med bostadsbyggande. Vid ett välbesökt seminarium som vi Socialdemokrater anordnade nyligen bjöd vi därför in fastighetsekonomer och företrädare för byggbranschen och diskuterade förutsättningarna för hur vi ska skapa utbyggd infrastruktur och samtidigt kunna bygga mer till fler.



På vårt seminarium redovisades bl.a. en studie av vilka faktorer som ger en upplevd stadskvalitet och påverkar priset för en bostad.¹ Tillgång till pendeltågs- eller tunnelbanestation har visat sig vara en avgörande faktor för en bostadsrätts attraktivitet och har därmed en stark påverkan på priset. Avsaknad av en tunnelbanestation kan ge en prisreduktion på mellan sex till tio procent beroende på mätmetod. Samma modell kan användas för hyresrätter och antas ge ett i stort sett identiskt utfall.

En angränsande studie har tittat särskilt på frågan om tunnelbana till Nya Karolinska och Hagastaden och jämfört detta med alternativet buss och alternativet spårvagn. Buss och spårväg bedöms ge en prisskillnad med upp till nio procent till tunnelbanans fördel. För kommersiella lokaler som arbetsplatser är siffran troligen än högre.

Vi kan konstatera att utbyggd kollektivtrafik, framförallt kapacitetsstark spårtrafik som tunnelbana, ger ett ökat markvärde. Idag tillfaller det värdet endast markägaren. Är det inte rimligt att en del av det ökade markvärde som en offentlig investering ger upphov till kommer alla till godo? Ökade markvärden skulle ur ett sådant perspektiv kunna utgöra en del av finansieringen av utbyggnaden av vår kollektivtrafik. Man ska också komma ihåg att utbyggd tunnelbana inte bara ger möjligheter till nya exploateringar utan att den även ger nya möjligheter till förtätning och nya kommersiella lokaler i anslutning till befintlig bebyggelse.

Det finns givetvis flera olika modeller för hur ett ökat värde kan tas tillvara. Det kan vara kommunen som medfinansierar för att man äger marken. En sådan modell utgör finansiering för tunnelbanan i Köpenhamn. Det kan också handla om ett modell där byggbranschen bidrar till finansiering då en infrastrukturinvestering innebär möjlighet till högre priser. För att skapa stabilitet och trovärdighet bör dock modeller tas fram där åtagande för såväl medfinansiering som landstingets slås fast. Efter vårt seminarium med byggbranschen är vi övertygade om det inte saknas vilja till dialog och kreativa förslag till lösningar bland berörda aktörer. Förhoppningsvis är inställningen densamma i berörda kommuner.

Det är ett politiskt ansvar att hitta de lösningar för hur Stockholms län ska kunna växa på ett hållbart sätt. Vi Socialdemokrater är övertygade om att tunnelbanan är samhällsekonomisk lönsam i sträckningar med stort antalet resenärer. Man kan också vända på frågan som en av deltagarna på vårt seminarium gjorde när han undrade vad det kostar att inte bygga ut tunnelbanan.

¹ Värdering av stadskvaliteter, Spacescape och Evidens



Med anledning av ovanstående föreslår vi landstingsfullmäktige besluta

att ge landstingsstyrelsen i uppdrag att i samråd med berörda kommuner och aktörer utarbeta en modell för hur ökade markvärden som uppstår med utbyggd tunnelbana kan utgöra en del av utbyggnadens finansiering.

Stockholm den 1 december 2011


Helene Hellmark Knutsson


Erika Ullberg