



MOTION
2011-12-01

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

Roket I
2011:39

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

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 landstingsskatt 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 medfinansiär 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