

2007-12-19

Till regeringen

Härmed får vi överlämna bilagda ”Avtal om medfinansiering av Citybanan m.m.”

Den snabba och konstruktiva process som i våras ledde fram till Avsiktsförklaringen om medfinansiering av Citybanan och nu till bilagda avtal visar tydligt på vikten av att utbyggnaden av Citybanan fullföljs i enlighet med gällande regeringsbeslut, tidplan och genomförandeavtal med Stockholms läns landsting och Stockholm stad. Vi är eniga om att 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. Genom bilagda avtal kommer stat, kommuner och landsting att gemensamt verka för en positiv utveckling av Mälardalenregionen – Östergötland och hela landet.

Insatserna görs för att utifrån ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart perspektiv främja en gynnsam utveckling av hela denna region i den internationella konkurrens som regionen är utsatt för. En kraftfull utbyggnad av trafiksystemen är nödvändig för att stärka Stockholm – Mälardalenregionens internationella konkurrenskraft och främja tillväxt, regional utveckling och sysselsättning. Vi vill särskilt understryka att den ekonomiska insats som stat, landsting och kommuner nu gemensamt bidrar med skall ses som steg på vägen mot ett väl fungerande, utvecklingsbart transportsystem för hela regionen. De utbyggnader som nu kommer att genomföras som ett resultat av vårt avtal måste följas av ytterligare utbyggnader av infrastrukturen för att möta framtida efterfrågan.

Vi vill särskilt framhålla att förutsättningarna för hållbara godstransporter behöver förbättras genom att kapacitet på spår och terminaler utökas betydligt bl.a. för att underlätta nord-sydliga transporter av gods utan att ta i anspråk spårutrymme i Stockholms centrala delar. Utbyggnad till dubbelspår mellan Hallsberg och Degerön är exempel på ett objekt som är särskilt viktigt för godstrafiken. Bilagda avtal får inte leda till att angelägna objekt i berörda län, som inte kunnat inrymmas i avtalet, senareläggs.

Vi vill understryka att 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. Den storregionala tågtrafikens utveckling är av stor betydelse för att skapa en mer integrerad bostads- och arbetsmarknad i Stockholm – Mälardalenregionen och med Ostlänken även Östergötland. Den ökade integrationen av lokala bostads- och arbetsmarknader väntas ge betydande dynamiska effekter.

Morgondagens resenärer kommer att ställa högre krav på kollektivtrafikens kvalitet. Allt fler resenärer pendlar över länsgräns. Utbyggnaden av Citybanan är nödvändig för att skapa ett långsiktigt hållbart trafiksystem i Stockholm – Mälardalenregionen – Östergötland och landet som helhet.

Efter avsiktsförklaringen har regionen, genom tillsättandet av utredningen *Framtidens kollektivtrafik i Stockholm – Mälardalen*, påbörjat arbetet med att utreda frågor rörande den framtida kollektivtrafiken i hela denna region. Utredningen leds av en politisk styrgrupp bestående av företrädare för länstrafikansvariga kommuner och landsting i de fem länen i Stockholm - Mälardalenregionen. I arbetet deltar trafikhuvudmännen, regionförbunden, Mälardalsrådet och Regionplane- och trafikkontoret i Stockholms län. Utredningens politiska styrgrupp har framfört vikten av att man gemensamt kan tillskapa en storregional trafikhuvudman med trafikeringsrätt.

Vi välkomnar regeringens kommittédirektiv om ökad konkurrens på marknaden för persontransport på järnväg (DIR 2007:145). Inom Näringsdepartementet har arbetet inletts med direktiv till en utredning om en samlad översyn av lagstiftningen inom kollektivtrafikens område. Det är angeläget att sistnämnda utredning med förtur behandlar de frågor som har ett samband med utredningen om ökad konkurrens på marknaden för persontransport på järnväg, så att dessa frågor utreds och behandlas samordnat och samtidigt. Vi vill särskilt peka på vikten av att frågorna om storregionalt trafikhuvudmannaskap och trafikeringsrätt utreds och diskuteras under 2008 med företrädare för bl.a. länstrafikansvariga kommuner och landsting i Stockholm – Mälardalenregionen. Den stora finansiella insats som kommuner och landsting gör genom avtalet om medfinansiering av Citybanan bör förenas med utvidgade legala möjligheter för länstrafikansvariga kommuner och landsting att mer aktivt utveckla en mer attraktiv och effektiv tågtrafik i denna storregion och därvid utnyttja konkurrensen som ett medel för att uppnå övergripande politiska mål om bättre tillgänglighet, samordnade priser över länsgräns etc.

Trafikhuvudmännen i Stockholm – Mälardalenregionen har gemensamt via MÅLAB ett avtal med SJ om den s.k. TIM-trafiken, som löper ut i juni 2011 om avtalet sägs upp senast vid tidtabellsskiftet i juni 2009. Länstrafikansvariga kommuner och landsting i Stockholm – Mälardalenregionen behöver kunna ta del av i vart fall regeringens ställningstagande senast under våren 2009 innan de genom MÅLAB senast vid tidtabellsskiftet i juni 2009 för sin del beslutar om TIM-avtalets framtid. Vi vill därför understryka vikten av att de båda utredningarna om ökad konkurrens på järnväg resp. lagstiftning inom kollektivtrafikområdet blir föremål för beslut av regeringen under våren 2009 och av riksdagen senast under hösten 2009.

Vi vill vidare framhålla vikten av att statsmakterna anpassar lagstiftningen till hela den problematik som är förenad med kommunal medfinansiering av statlig järnvägsinfrastruktur.

Lorentz Andersson, som på regeringens uppdrag utrett frågor om den kommunala kompetensen och kommunal samverkan, har i sitt betänkande "Kommunal kompetens och kommunal samverkan" (SOU 2007:72) konstaterat och föreslagit bl.a. följande. "Av 9 § väglagen framgår att bestämmelserna i lagen inte utgör hinder för kommuner och landsting att lämna bidrag till byggande av väg. Rättsläget är däremot oklart vad gäller kommunal kompetens att ge bidrag till byggande av järnväg som staten ansvarar för. Utredningen föreslår därför införandet av en gemensam kompetensregel som visar att kommuner och landsting har befogenhet att lämna bidrag till byggande av statlig väg och järnväg."

Vi vill understryka vikten av att denna kompetensregel införs men konstaterar samtidigt att det är angeläget att förslaget kompletteras med en regel som klargör att kommunal

medfinansiering får ske trots bestämmelserna om lokaliseringsprincipen i kommunallagen. Kommunernas och landstingens fullmäktige bör själva få bedöma om den kostnad som är förenad med kommunal medfinansiering av visst statligt infrastrukturobjekt är rimlig i förhållande till objektets nytta för kommunen eller kommunmedlemmarna utan risk för överprövning i domstol i denna fråga. En sådan ordning är även i högsta grad av intresse för statsmakterna och bör införas snarast möjligt under 2008.

Vi vill vidare understryka vikten av att statsmakterna så snart som möjligt skapar ett regelverk som förenar statens intresse om kommunal medfinansiering under själva byggtiden med landstingens och kommunernas intresse av att hantera sina bidrag som kapitalkostnader. Kommunal medfinansiering av statlig infrastruktur bör kunna göras på så sätt att kommuner och landsting kan aktivera sina kostnader och därmed göra avskrivningar under en längre tidsperiod än under själva byggtiden.

Stockholm den 19 december 2007

Carl Cederschiöld
Statlig förhandlingsman

Karin Starrin
Biträdande förhandlare

Lars Eric Ericsson
Biträdande förhandlare

Gunnar Hedberg

Jörgen Danielsson

Paul Lindvall

Marie-Louise Forsberg
Fransson

Elisabeth Unell

Stockholms läns landsting är inte part i bilagda avtal, men är berört av innehållet och har därför påtecknat detta under särskild text. Vi instämmer i vad som framförs i denna skrivelse.

Chris Heister

Christer G. Wennerholm