



Socialdemokraterna

Urban tillväxt

En hörnsten i Socialdemokraternas nya ekonomiska politik



Det behövs en ny urban tillväxtpolitik

Väl fungerande storstäder som bärs fram av pulserande framtidstro är en hörnsten i bygget av ett modernt och konkurrenskraftigt Sverige. Därför vill vi utforma en ny urban tillväxtpolitik. Under åren 2012-2015 vill vi investera omkring 18 miljarder kronor i tillväxtskapande åtgärder i våra största städer.

I omställningen till kunskapsbaserad ekonomi spelar våra storstäder en central roll. Storstädernas roll som motor i den kunskapsbaserade utvecklingen framträder tydligt i den ekonomiska statistiken. De senaste femton åren har de tre storstadsregionerna svarat för 71 procent av sysselsättningstillväxten i kunskapsintensiva verksamheter, mätt som antalet sysselsatta i näringslivet med minst treårig högskoleutbildning. Storstädernas dominans blir ännu större om man enbart ser till den kunskapsintensiva tjänstesektorn. Men även nyckelfunktioner inom industrin, inte minst FoU-verksamhet, är typiskt sett lokaliserade till våra största städer. Närmare 60 procent av de sysselsatta inom industrin med minst treårig högskoleutbildning inom teknik/naturvetenskap återfinns till exempel i Stockholm, Göteborg och Malmö.¹

Det finns numera en omfattande teoribildning och empirisk forskning kring storstädernas roll i den moderna, kunskapsbaserade ekonomin och så sent som år 2008 belönades Paul Krugman med ekonomipriset till Alfred Nobels minne för sina landvinningar inom detta akademiska fält som fått samlingsnamnet ny ekonomisk geografi.

Trots robust stöd i forskningen har det i det politiska systemet under lång tid saknats en tillräcklig insikt om storstädernas betydelse för Sveriges konkurrenskraft och vad som behövs för att understödja dessa regioners utvecklingskraft. Avsaknaden av en sammanhållen urban tillväxtpolitik har byggt upp betydande flaskhalsar i ekonomin som riskerar att lägga en strypsnara kring storstädernas – och därmed Sveriges – ekonomiska utveckling. Studier har visat att väl fungerande storstäder är avgörande för den ekonomiska utvecklingen också i övriga delar av landet.

¹ Data från SCB/rAps. Med regioner avses här funktionella regioner, så kallade FA-regioner.



Investeringar i moderna urbana transportsystem

En av de största flaskhalsarna är storstädernas transportsystem där investeringarna under lång tid inte hållit jämna steg med befolkningsutvecklingen. Det finns ett betydande behov av infrastrukturinvesteringar i hela landet och vi förordar ingen omfördelning av den befintliga investeringsramen till storstädernas fördel. Däremot är det uppenbart att det ovanpå redan beslutade investeringar behöver skjutas till väsentligt större resurser för investeringar i moderna urbana transportsystem i våra största städer.

Utbyggnad av Stockholms tunnelbana

De olika framtidsscenarier som tecknats för Stockholmsregionen pekar alla på en fortsatt stark befolkningstillväxt. Aktuella befolkningsprognoser² pekar på en befolkningsökning fram till år 2030 i Stockholms län på mellan 300 000 och 500 000 personer. För att klara den starka befolkningstillväxten krävs, utöver planerade investeringar, ytterligare satsningar på kapacitetstark kollektivtrafik. Vi vill att staten och regionen tillsammans utformar en långsiktig strategi för en kraftfull utbyggnad av Stockholms tunnelbana. Vi avsätter redan i denna budget totalt 1,75 miljarder kronor under perioden 2012-2015 i statsbidrag för utbyggnad av grön linje från Odenplan till Hagastaden/Nya Karolinska sjukhuset. Delar av regionen som Nacka/Värmdö, Täby/Arninge och Barkaby är på sikt också intressanta för nya tunnelbanelinjer och även i dessa fall anser vi att staten bör bidra finansiellt.

En ny fast förbindelse över Öresund

En fortsatt integration i Öresundsregionen är av största nationella intresse. Med sina 3,7 miljoner invånare är regionen befolkningsmässigt i paritet med de stora urbana tillväxtnoderna i Europa. Till detta skall läggas den väldiga sammantagna forsknings- och utbildningskapaciteten. Sammantaget finns här omkring 150 000 högskoleplatser och regionen har den största koncentrationen av högutbildade i norra Europa.

Det finns en rad faktorer som talar för en fortsatt stark trafiktillväxt över Öresund, inte minst de växande demografiska skillnaderna mellan Skåne och Själland. Under de kommande 10-20 åren kommer andelen äldre att öka mycket snabbare på Själland samtidigt som Skåne har en väsentligt mer gynnsam utveckling av befolkningen i

² Se RUFSS 2010 samt ITPS (2008), Regionernas tillstånd 2008.



arbetsför ålder. Det mesta talar för att den arbetskraftsbrist som uppstår på Själland kommer att balanseras genom en kraftig ökning av inpendlingen från Skåne.

Aktuella trafikprognoser pekar mot att Öresundsbron inom tio år kommer att vara farligt nära fullt kapacitetsutnyttjande, inte minst på järnvägssidan. Vi menar därför att man redan nu måste påbörja planeringen av en ny länk mellan Sverige och Danmark och tillför därför Trafikverket betydande resurser under åren 2012-2015 för planering/projektering med huvudinriktningen att en fast avgiftsfinansierad förbindelse anläggs mellan Helsingborg och Helsingör.

Stora investeringar i storstädernas järnvägssystem

Bristerna i järnvägssystemet är en mycket allvarlig hämsko på storstadsregionerna tillväxt. När arbetspendlingen fungerar illa får det betydande negativa effekter på både arbets- och bostadsmarknadens funktionssätt. Under perioden 2012-2015 vill vi tillföra totalt 11,5 miljarder kronor till Trafikverket för utbyggd kapacitet i järnvägens trångsektorer. På vilka projekt dessa medel ska fördelas måste bli föremål för fördjupad analys, men tidigare utredningar gjorda av Trafikverket pekar på att de mest angelägna projekten nästan uteslutande återfinns i och omkring storstäderna. Vi tillför även medel för projektering av strategiska storstadsrelaterade projekt som är möjliga att byggstarta först bortom 2015, däribland Ostlänken mellan Stockholm och Linköping samt en ny bana mellan Göteborg och Borås.

Vägslitageavgift ny finansieringskälla för infrastrukturinvesteringar

Vi vill införa en vägslitageavgift för alla tunga lastbilar som trafikerar vägnätet i Sverige, såväl svenska som utlandsregistrerade. Liknande modeller finns på plats eller är under utveckling i en lång rad EU-länder. Beräkningar från Vägverket och riksdagens utredningstjänst visar att lastbilstrafiken år 2005 stod för 62 procent av vägslitage men bara för 25 procent av vägskatterna år 2005. Mot den bakgrunden anser vi det rimligt att genom en särskild avståndsbaserad skatt internalisera den tunga trafikens kostnader för samhällsekonomi. Intäkterna från vägslitageavgiften ska återföras till trafiksektorn genom ökade nyinvesteringar och förbättrat underhåll. Vår bedömning är att en vägslitageavgift kan införas vid halvårsskiftet 2012. Avgiften beräknas ge 4 miljarder kronor per år i nettointäkter till staten.

En väl fungerande bostadsmarknad



En annan viktig beståndsdel i denna den urbana tillväxtpolitiken är insatser för att få bostadsmarknaden att fungera bättre. Vi upplever den kanske värsta bostadsbristen i storstäderna sedan det tidiga 1960-talet. Det behövs nu ett brett batteri av åtgärder för att öka långsiktigt öka bostadsbyggandet förbättra rörligheten i det befintliga bostadsbeståndet.

2 miljarder kronor till byggande av studentlägenheter

Det råder stor brist på studentlägenheter på de flesta universitets- och högskolorna. Mest ansträngt är läget i storstadsregionerna där oacceptabelt många studenter nu tvingas tacka nej till utbildningsplatser på grund av att man inte hittar någonstans att bo. Vi föreslår därför att en skattestimulans på 500 miljoner kronor årligen för investeringar i studentlägenheter införs från 2012.

Enklare andrahandsuthyrning av bostadsrätter

Det kommer att ta tid att bygga ikapp det väldiga uppdämda behovet av bostäder i storstadsregionerna. För att snabbt öka tillgången på bostäder, inte minst för de stora ungdomsskullor som nu ska ut på bostadsmarknaden, så behöver vi också analysera om det finns metoder för att nyttja det befintliga bostadsbeståndet effektivare. Vi vill därför pröva metoder för att göra det enklare för bostadsrättsinnehavare att under kortare perioder hyra ut sin lägenhet i andra hand.

Statliga lånegarantier för upprustning av miljonprogramsfastigheter

En nyckel för att skapa förutsättningar för en mer gynnsam social och ekonomisk utveckling i stadsdelar med hög arbetslöshet är att rusta upp och modernisera den rent fysiska miljön. Under de närmaste tio åren kommer det att uppstå mycket stora behov att stora underhållsinvesteringar i fastigheter byggda under miljonprogramsepoken. Utvärderingar av tidigare större upprustningar av bostadsområden byggda på 1960- och 70-talen tyder på att dessa inte alltid är företagsekonomiskt men väl samhällsekonomiskt lönsamma.³ Det motiverar det offentliga att bidra finansiellt för att denna typ av investeringar ska komma till stånd. Vi vill därför införa modell med statliga lånegarantier för upprustning och energieffektivisering av flerfamiljsfastigheter. Låneramen omfattar totalt 20 miljarder kronor och kan sökas av alla fastighetsägare mot att en garantiavgift erläggs. För fastigheter i områden med särskilt hög arbetslöshet ska staten kunna subventionera garantiavgiften, en utgift som bedöms uppgå till omkring 500 miljoner kronor per år. Vi bedömer att cirka 60 000 lägenheter kan rustas upp tack vare lånegarantierna.

³ Lind, H. & Lundström, L. (2008), *Affären Gårdsten - Har förnyelsen av Gårdsten varit lönsam?*, Institutionen för bygg- och fastighetsekonomi, KTH, Stockholm.



Ge Stockholm status som region

Vi vill ge Stockholm status som region. En region i kraftig tillväxt kräver en tydligare rollfördelning och bättre samordning. Till skillnad från de två andra storstads länen har invånarna i Stockholm i dag inte fullt ansvar för regionens utvecklingsfrågor. Den nya Region Stockholm skulle få ett samlat ansvar för regionala utvecklingsfrågor, inte minst infrastruktur- och bebyggelseplanering. I ett första steg är det rimligt att Region Stockholm omfattar nuvarande Stockholms län. I ett senare skede kan det dock bli aktuellt med utvidgningar av regionen.

I Sverige har kommunerna ett mycket stort inflytande över den fysiska planeringen, vilket i en stor region kan innebära betydande samordningsproblem. Att ansvaret för planeringen är utspritt på en mängd kommuner, bara i Stockholms läns 26 kommuner, riskerar bland annat att försvåra den viktiga samordningen mellan infrastrukturutbyggnad och ny bebyggelse. Kommunernas särställning i planeringsprocessen ger också en möjlighet för enskilda kommuner att åka snålskjuts på regionens övriga kommuner vad gäller bostadsförsörjningen. Stockholms läns landsting har genom en särslagstiftning redan idag möjlighet bedriva en kommunöverskridande planering. Vi vill se över möjligheten att inom ramen för denna särslagstiftning ytterligare öka det regionala inflytandet när det gäller planering av ny bebyggelse och infrastruktur.

Det har visat sig att det nuvarande systemet med trängselskatt i Stockholm, där intäkterna tar omvägen via statskassan, inte garanterar att pengarna går tillbaka till investeringar i Stockholm. En rimlig lösning är att bestämmanderätten över trängselskattens utformning och hur intäkterna används överförs till den nya Region Stockholm. Vi bedömer också att det kommer att vara betydligt lättare att vinna folkligt gehör för eventuella framtida förändringar i trängselskatten om den är regional.

Urban tillväxtpolitik i siffror

Urbana investeringar 2012-2015, miljoner kronor.⁴

	2012	2013	2014	2015	2012-2015
Statsbidrag för tunnelbana till Hagastaden/Nya Karolinska		200	500	700	1400

⁴ Ytterligare 0,35 miljarder för T-bana till Hagastaden/Nya Karolinska tillkommer år 2016, totalt 1,75 miljarder.



Projektering av strategiska framtidsprojekt <i>Ny Öresundsförbindelse</i> <i>Höghastighetsbana Stockholm - Linköping</i> <i>Höghastighetsbana Göteborg - Borås</i>	200	300	300	200	1000
Investeringar i för ökad kapacitet i järnvägsnätet	1800	3500	3200	3000	11500
Lånegarantier för grön upprustning av miljonprogramsfastigheter	500	500	500	500	2000
Skattestimulans för byggande av studentlägenheter	500	500	500	500	2000
Totalt	3000	5000	5000	4900	17900
