

Trafiklösning för Stockholmsregionen till 2020 med utblick mot 2030



Stockholmsförhandlingen

Förord

Regeringen beslutade i november 2006 att tillsätta en särskild förhandlingsman för Stockholms infrastruktur. Uppdraget gällde att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur med syfte att ta fram en samlad trafiklösning för bättre miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen. Uppdraget utvidgades i januari 2007 med förhandlingar om Citybanans finansiering.

Förhandlingen om Stockholms infrastruktur har resulterat i en överenskommelse som presenteras kortfattat i denna skrift. Det handlar om prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder för vägar, järnvägar och kollektivtrafik i Stockholms län. Tidsperspektivet sträcker fram till 2030.

De fyra allianspartierna, moderaterna, folkpartiet, centern och kristdemokraterna, har ställt sig bakom överenskommelsen i sin helhet. Socialdemokraterna står bakom den reviderade prioriteringen av infrastrukturprojekt i länet.

Förhandlingsarbetet har präglats av de mycket stora och eftersatta åtgärdsbehoven med växande trängsel, trafikstörningar och på sikt risk för infarkt i trafiksystemet och därmed delad region. Miljö och tillväxt har utgjort grund vid prioriteringen av åtgärder. Akuta problem måste lösas parallellt med att framtidens problem ska mötas genom successiva åtgärder. Den största utmaningen ligger i att möta klimathotet, samtidigt som regionens befolkning och transportbehoven fortsätter att växa i snabb takt.

Strategier och förslag från regionplanen (Regional utvecklingsplan för Stockholm, RUF 2001) och Stockholmsberedningen har varit viktiga utgångspunkter.

Under arbetets gång har vi kunnat konstatera att för att nå miljömålen krävs extraordinära åtgärder, utanför förhandlingsuppdraget. Ett gemensamt miljöåtagande är därför ett nödvändigt komplement till trafiklösningen. Tillsammans med trafiklösningen innebär det att trafiksituationen i Stockholmsregionen kan förbättras avsevärt fram till 2030 och att det finns goda möjligheter att nå målen om tillväxt och miljö.

Förhandlingsdelegationen har bestått av representanter från Stockholms läns landsting, Stockholms stad och länets kommuner med representanter från samtliga sju riksdagspartier samt förhandlingsmannen som statens representant. Till delegationen knöts även representanter från LO och Handelskammaren samt kommunstyrelseordförandena från Uppsala, Västerås och Eskilstuna. Förhandlingen om Citybanans finansiering har skett parallellt, med en förhandlingsdelegation utsedd av kommuner och landsting i Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Örebro och Västmanlands län. De båda förhandlingarna har haft möjlighet till ömsesidig insyn.

Regionplane- och trafikkontoret i Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen i Stockholms län, Banverket, Vägverket, SL och Stockholms stad med flera kommuner har bistått med underlag. Seminarier och samrådsmöten har hållits med en mängd berörda parter.

Stockholm den 19 december 2007



Carl Cederschiöld
Förhandlingsman

Innehåll

Sammanfattning	3
Tillväxt, trafik och miljö på kollisionskurs	4
Samlad lösning tryggar tillväxten	6
Gemensamt åtagande för miljön	8
Delad finansiering	10
Trängselskatten utvecklas	11
Utbyggnader i tre tidsperspektiv	12
Spårnätet	14
Vägnätet	15
Beslut, vård och uppföljning	16

Mer information: Peter Fäldt, Näringsdepartementet, tel. 08-405 36 39,
peter.faldt@enterprise.ministry.se. www.regeringen.se/stockholmsforhandlingen

Grafisk form och kartor: Eila Kanerva, WSP Analys & Strategi

Redaktör: Marika Engström, Scripta mandata

Foton: Carl Swensson, carlfoto.com (omslagets insidor, sid 6), WSP Analys & Strategi (sid 3), Christer Sandquist/RTK (sid 5), Thorsten Alm/Banverket (sid 8), Christian Lagereke/Stockholms Hamnar (sid 9, 10), Mikael Ullén (sid 11).

Kartor sid 14–15: © Lantmäteriverket Gävle 2007. Medgivande I 2007/2231

Tryck: Birger Gustafsson Digital AB, Stockholm 2007

Sammanfattning



Tillväxt, trafik och miljö på kollisionskurs

Trafiksystemet i Stockholmsregionen är ansträngt till bristningsgränsen och kapacitetstaket redan nått i stora delar av systemet under högtrafik.

Samtidigt väntas trafiken öka med upp till 80 procent fram till 2030. Trängsel och trafikstörningar hotar miljö och tillväxt i Stockholm och får effekter i hela landet. Utan stora satsningar på infrastrukturen och på miljön blir situationen på sikt ohållbar.

Samlad trafiklösning tryggar tillväxten

Att bygga nytt är nödvändigt men det räcker inte. En samlad lösning krävs med många typer av åtgärder och av många olika aktörer.

Förhandlingens trafiklösning omfattar trimningsåtgärder, kapacitetshöjning av både väg- och kollektivtrafiknät samt en successiv utbyggnad av felande länkar.

Trafiklösningen ökar kapaciteten i Saltsjö-Mälarsnittet, spårkapaciteten i regionen och mot Mälardalen, kapaciteten på europavägarna samt tillgängligheten till kärnor och knutpunkter, t.ex. Arlanda, samt till hamnar och godsknutpunkter. Den innebär också bättre kollektivtrafik och förbindelser runt staden.

De allra viktigaste infrastrukturåtgärderna är Citybanan, Förbifart Stockholm och övriga kollektivtrafiksatsningar.

Trafiklösningen ökar tillgängligheten avsevärt och skapar förutsättningar för regionens fortsatta tillväxt och sociala sammanhållning.

Gemensamt miljöåtagande nödvändigt

Förändringar i infrastrukturen har små effekter på klimat, miljö, hälsa och trafiksäkerhet. Särskilt koldioxidutsläppen kommer att växa kraftigt fram till år 2030 om inget särskilt görs. För att nå miljömålen tar därför staten och de regionala parterna på sig ett omfattande gemensamt åtagande.

Det innebär att staten genomför åtgärder i form av skatter, regelverk och avgifter som påverkar fordonstillverkarna och styr valet av fordon och hur vi använder dem i mer miljövänlig riktning.

Regionens parter samt Banverket och Vägverket tar på sig att i sina verksamheter låta miljökraven få en starkare inverkan på planering, upphandling, byggande m.m. och att förstärka sin samverkan på vägen mot ett miljöanpassat transportsystem.

Delad finansiering

Den totala finansieringen av trafiklösningens kollektivtrafik, spår och vägar (exklusive Förbifart Stockholm) för perioden 2008–2019 omfattar 70 miljarder kronor.

Staten finansierar med 40 miljarder kronor från gällande finansieringsram för infrastrukturen och med 10 miljarder genom extra medel för kollektivtrafiken.

De regionala parterna bidrar med 23 miljarder, inklusive medel från trängselskatten.

Av den totala finansieringen (exklusive Förbifart Stockholm) går nästan 30 procent till kollektivtrafiken och 35 procent vardera till spår- respektive väginvesteringar.

Förbifart Stockholm i två etapper

Förbifart Stockholm, som kostnadsberäknats till 25 miljarder kronor under perioden 2011–2022, finansieras med OPS-medel för den första etappen Hjulsta–Häggvik, motsvarande 20 procent av totalkostnaden.

Resterande 80 procent avser etapp 2 Skärholmen–Hjulsta och finansieras med 3,75 miljarder kronor inom den statliga ramen, 1,25 miljarder kronor från Stockholms stad samt resterande 14,5 miljarder kronor genom ett omfattande regionalt åtagande (genom trängselskatten).

Byggande 2008–2019

Under perioden 2008–2019 kommer Banverket och SL att bygga spår och terminaler för totalt 45 miljarder kronor och Vägverket att bygga vägar för 45 miljarder kronor.

Projekt som pågår 2019 och slutförs 2020 eller senare omfattar 7 miljarder kronor, varav 5 miljarder avser Förbifart Stockholm.

Tillväxt, trafik och miljö på kollisionskurs

Regionen väntas fortsätta växa kraftigt. Trafiksystemet i Stockholm är redan nu ansträngt till bristningsgränsen. Trängsel och störningar hotar miljö och tillväxt i Stockholm och får effekter i hela landet. Om inte omfattande åtgärder vidtas blir situationen på sikt ohållbar.

Stockholm, Sverige, världen

Stockholmsregionen fungerar som navet i den svenska ekonomin och draglok för utvecklingen. Regionen konkurrerar främst med storstadsregioner utanför landet om att attrahera utländska investeringar och företagsetableringar. Det skapar nya jobb, utvecklingsmöjligheter och tillväxt.

Enligt en OECD-rapport från 2006 ligger Stockholmsregionen internationellt väl till, men det finns stora brister i bostads- och transportsektorn och konkurrensen från andra växande storstadsregioner ökar.

Regionen växer med en storstad till på 25 år

Stockholms län är landets mest tätbebyggda region – här bor en femtedel av landets invånare, drygt 1,8 miljoner, på två procent av landets yta. Och regionen växer starkt. Befolkningen i länet har under de senaste femton åren ökat med drygt en kvarts miljon personer. Det motsvarar en stad av Malmös storlek.

Befolkningstillväxten väntas fortsätta öka starkt, med kanske ytterligare en halv miljon människor på 25 år. Det förstärker kraven på ett ökat bostadsbyggande.

Mälardalen gemensam marknad

På den regionala nivån växer Stockholms län och Mälardalen alltmer samman till en gemensam bostads- och arbetsmarknad med sina tre miljoner invånare.

I dag omfattar regionen hela Stockholms län, större delen av Uppsala län och norra delen av Sörmland. Inom en snar framtid väntas även Västerås, Eskilstuna och Nyköping att funktionellt tillhöra Stockholmsregionen.

Hårdbelastat transportsystem redan nu ...

De stora dagliga pendlingsströmmarna går från regionens yttre områden, där de flesta bor, till de centrala delarna där arbetsplatserna är koncentrerade.

Stockholms län har en hög andel kollektivresor jämfört med många andra storstäder. Var fjärde resa i Stockholms län görs med kollektiva färdmedel och under morgonrusningen görs 75 procent av alla resor till innerstaden med kollektivtrafik.

Transportsystemet har inte hängit med i regionens starka tillväxt. Investeringarna i infrastruktur har legat på en låg nivå under mycket lång period och det finns stora eftersatta behov.

Vägnät och spårssystem är mycket hårt utnyttjade, upp till kapacitetstaket under högtrafik på infarterna och i de centrala delarna.

De är också mycket känsliga för störningar, särskilt tågtrafiken. Störningar sprider sig i hela systemet och påverkar även situationen långt från själva störningskällan. Stockholms växande trafikproblem riskerar att bli en allt trängre flaskhals i det nationella transportsystemet.

... och det blir det bara värre

Resandet i Stockholmsregionen väntas öka i takt med att befolkning, ekonomi och sysselsättning växer, med cirka 35 procent till 2030. Den sammanlagda körsträckan för bilar, busar och tåg ökar mycket mer, med upp till 80 procent.

Lokal och regional kollektivtrafik väntas öka i takt med befolkningstillväxten, medan biltrafiken ökar ännu snabbare. Det beror på utglesningen i boendet och den ekonomiska tillväxten. Ökningen av antalet resande är högre i kranskommunerna, där bebyggelsen är glesare och kollektivtrafiken har sämre förutsättningar. Kollektivtrafiken får allt svårare att behålla sin andel av trafiken.

Även godsflödena har ökat kraftigt, särskilt med lastbil, och kommer att fortsätta öka.

Transportsystemets huvudproblem

• Trångt i Saltsjö-Mälarsnittet

En mycket stor del av problemen med trängsel, störningar och sårbarhet i Stockholmstrafiken beror på den bristande kapaciteten i Saltsjö-Mälarsnittet. Det gäller både kollektiv- och vägtrafiken. Tvärbanan är den enda infrastruktur som tillkommit över Saltsjö-Mälarsnittet på 40 år.

• Dålig spårkapacitet i regionen och Mälardalen

Utöver problemen i Saltsjö-Mälarsnittet finns stora kapacitetsbrister i hela regionaltägs- och lokaltågssystemet, både inom regionen och ut mot Mälardalen. Det är trångt på tågen, störningarna är frekventa och samordningen mellan systemen otillräcklig.



• **Flaskhalsar på infarterna**

Europavägarna in mot centrum har stor betydelse för de nord-sydliga förbindelserna, för tillgängligheten till centrum och till de regionala kärnorna. Belastningen på dessa vägar är mycket stor, särskilt under högtrafik med milslånga bilköer och tidvis stillastående trafik. Den allra värsta flaskhalsen uppstår kring Norrtull vid E4/E20, men även övriga infarter är hårt belastade.

• **Brister i hela kollektivtrafiksystemet**

Hela kollektivtrafiksystemet är slitet och mycket hårt belastat. Samtidigt är det av trängsel- och miljöskäl helt nödvändigt att kollektivtrafiken kan hålla biltrafiken stängden och åtminstone inte tappa marknadsandelar till bilen.

• **Dålig tillgänglighet till regionala kärnor**

Dagens tvärförbindelser är dåligt utvecklade och ofta tvingas resenären åka via centrum för att byta. När regionen växer får de regionala kärnorna allt större betydelse som komplement till regioncentrum. Det är en önskvärd utveckling men förutsätter god tillgänglighet mellan olika delar i regionen.

• **Dålig tillgänglighet till Arlanda**

Stora delar av Mälardalen saknar kollektiva förbindelser till Arlanda flygplats. Samtidigt är tillgängligheten dit avgörande för om regionen ska kunna attrahera och behålla näringsliv och institutioner. Goda marktransporter kan också bidra till att öka antalet flyglinjer och direktflyg, vilket har stor betydelse för tillväxten.

• **Godstrafikens struktur**

Lastbilstrafiken står för en stor del av utsläpp och störningar i Stockholmstrafiken. Det är önskvärt att mer gods förs över till tåg och fartyg, men det finns många hinder – inte minst dålig tillgänglighet till hamnar och terminaler.

Därtill kommer miljöbelastningen...

Utsläppen av växthusgaser har kommit att bli det allt överskuggande miljöproblemet. Transportsektorn svarar i dag för cirka 30 procent av de nationella utsläppen. Utsläppen av koldioxid per invånare i Stockholm är ungefär hälften så stora som för övriga landet, men är sammantaget en betydande utsläppskälla. För närvarande ökar utsläppen av koldioxid.

Miljö kvalitetsnormerna för kväveoxid och partiklar samt bullernormerna överskrider längs de mest trafikerade gatorna och trafiklederna.

... som blir ännu tuffare att klara

Det kortsiktiga nationella målet är att till 2010 stabilisera transportsektorns bidrag till koldioxidutsläppen till 1990 års nivå. Till 2020 bör utsläppen från den industrialiserade världen minska med 25–40 procent och till 2050 med 70–90 procent.

Att nå miljö- och klimatmålen samtidigt som regionen fortsätter att växa är en mycket stor utmaning som Stockholmsregionen måste kunna möta.

Mål om tillgänglighet för funktionshindrade, jämställdhet inom transportsystemet och ökad trafiksäkerhet är utmaningar som också måste hanteras.

Ohållbart utan kraftfulla åtgärder

Utan stora investeringar och andra åtgärder blir situationen ohållbar. Köer, trängsel och trafikstörningar kommer att förvärras ytterligare och tillgängligheten inom regionen att försämrans. Kollektivtrafiken riskerar att kollapsa och delar av vägsystemet att tidvis proppas igen helt med stillastående trafik. Det innebär en risk att regionen delas funktionellt i en nordlig och en sydlig del.

Allt detta utgör allvarliga hot mot miljö och tillväxt i Stockholmsregionen, med effekter i stora delar av landet.

Samlad lösning tryggar tillväxten

Att bygga nytt är nödvändigt men räcker inte. En samlad lösning krävs med många typer av åtgärder: trimningsåtgärder, kapacitetshöjning och successiv utbyggnad av felande länkar. Citybanan, Förbifart Stockholm och övriga kollektivtrafiksatsningar är viktigast. Med trafiklösningen kan målen om tillgänglighet och tillväxt nås, men miljön kräver mer.

Inte bara bygga nytt

Förhandlingens uppdrag har varit att föreslå prioritering och finansiering av infrastruktur med statligt ansvar. Situationen måste förbättras på kort sikt, samtidigt som det är nödvändigt att långsiktigt bygga upp en tillräcklig kapacitet i hela transportsystemet.

Åtgärder i infrastrukturen är inriktade mot tre parallella fokus:

- Genomföra trimningsåtgärder som löser de mest akuta problemen.
- Lyfta kapaciteten i hela transportsystemet så att det på sikt kan växa med regionen.
- Successivt bygga ut felande länkar så att systemet blir robust och effektivt.

Trafiklösningen innehåller många infrastrukturåtgärder men tre av dem har en nyckelroll: Citybanan, Förbifart Stockholm och övriga kollektivtrafiksatsningar.

Lyft för kollektivtrafiken

De största effekterna av trafiklösningen fås i hur trafiken fördelas i trafiksystemet – mellan olika delar i regionen och mellan olika trafikslag.

Överenskommelsen möjliggör en omfattande standardhöjning i kollektivtrafiknätet. Reslängden men också reshastigheten ökar och restiderna blir kortare. Platsbeläggningen kan hållas ungefär oförändrad, samtidigt som trycket på de mest belastade tunnelbanorna och pendeltägen lättar. De flesta åtgärderna i kollektivtrafiken kan genomföras till 2020.

Fortsatt trångt på vägarna

Vägnätet utvecklas i takt med regionens tillväxt men de åtgärder som har störst inverkan kan inte vara genomförda förrän framåt 2030.

Biltrafiken i länet ökar utanför regioncentrum och flaskhalsarna flyttas utåt från regioncentrum. Trots åtgärderna blir det fortsatt trängsel till 2030, men utan dem skulle trängseln bli ännu värre. Restiderna med bil väntas däremot bli relativt oförändrade.

Tillväxten tryggad ...

Trafiklösningen ökar tillgängligheten avsevärt inom och till regionen. Den skapar förutsättningar för fortsatt tillväxt och social sammanhållning.

Utmaningen att i regionen inrymma ytterligare en halv miljon invånare ser alltså ut att kunna mötas.

... men miljön kräver mera

Förändringar i infrastrukturen har däremot mycket små effekter på klimat, miljö, hälsa och trafiksäkerhet. Därför ger trafiklösningen inte några stora bidrag till att lösa dessa problem. Särskilt koldioxidutsläppen kommer att öka, med upp till nästan 80 procent jämfört med i dag fram till år 2030, om inget annat görs.

För att nå dessa mål krävs därför utöver infrastrukturåtgärderna ett omfattande åtagande av staten och regionens parter.



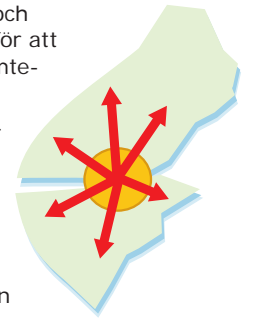
Ökad kapacitet i Saltsjö-Mälarsnittet

- På kort sikt: Många mindre åtgärder och Kraftsamling Mälardalen på järnvägsnätet.
- Till 2020: Citybanan byggs. Därmed frigörs spårkapacitet för den lokala, regionala och nationella spårtrafiken genom centrum.
- Mellan 2020 och 2025: Förbifart Stockholm och ny tunnelbanegren till Nacka.



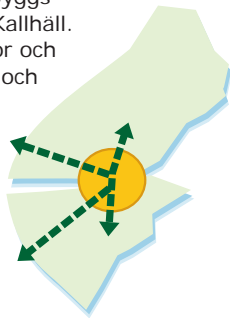
Ökad kapacitet på infarterna

- E4 på kort sikt: Trimningsåtgärder och till 2015 kapacitetshöjande åtgärder för att minska flaskhalsen på E4/E20 vid Tomtebodavägen–Norrtull–Haga södra.
- E4 på längre sikt: Förbifarten avlastar Essingeleden och de norra infarterna, men först 2030 när E4-länken byggts kan flaskhalsen vid Norrtull lösas upp.
- Delar av E4 Haga–Kista och E18 Frescati–Bergshamra genomförs innan Norra länken öppnas.
- Övriga infarter till 2020: E18 ny sträckning Hjulsta–Kista (byggstart 2008), breddning av E4 Södertälje–Hallunda, kollektivtrafikfält på E18 Danderyd–Arninge, ny bro över Skurusundet (väg 222), förbättrad framkomlighet på väg 261 Nockeby–Tappström.
- Övriga infarter på längre sikt: Breddning av E4 Upplands Väsby–Arlanda, E18 Jakobsberg–Hjulsta samt Huddingevägen (väg 226) Huddinge kyrka–Stockholmsgränsen.



Ökad spårkapacitet i regionen och mot Mälardalen

- Till 2020: Parallellt med Citybanan byggs fyrspar på hela sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll. Det ger ökad kapacitet, snabbare resor och mindre störningar för både pendeltåg och tåg mot Västerås.
- Förlängda mötesspar och peronger på Nynäsbanan, dubbelspar från Södertälje C till Södertälje H, uppgradering av Roslagsbanan.
- Efter 2020: Tunnelbana till Nacka och nya spår mot Täby/Arninge.



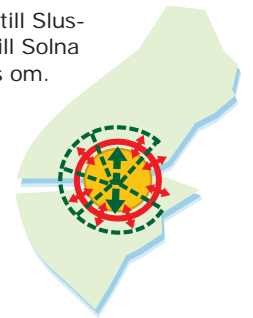
Tillgänglighet till Arlanda

- Flera av de kapacitetshöjande åtgärderna ökar tillgängligheten till Arlanda, särskilt från södra regionhalvan.
- Ytterligare åtgärder innan 2020: Breddning av väg 267 Rotebro–Ståket och ny sträckning av väg 268 Hammarby–Grana gör det möjligt med effektivare busstrafik i nordostsektorn.
- Citybanan gör det möjligt med stor-regional trafik på Arlandabanan. Ökad pendeltågtrafik till Arlanda är viktigt för arbetspendlingen dit.



Bättre kollektivtrafik och förbindelser runt staden

- Till 2015: Tvärsparväg Ost förlängs till Slussen, förlängd tvärsparväg från Alvik till Solna och Universitetet, Saltsjöbanan byggs om. Lidingöbanan moderniseras. Ny buss-terminal vid Slussen.
- Till 2020: Tunnelbana till Karolinska/Norra stationsområdet.
- Efter 2020: Spårväg genom innerstaden längs busslinje 4, kopplas till Lidingöbanan.



När Norra länken öppnar minskar trafiken utefter tidigare genomfartsgator. Trängselskatten gör det möjligt med en god framkomlighet för bussar och godstrafik i innerstaden.

Tillgänglighet till hamnar och godsknutpunkter

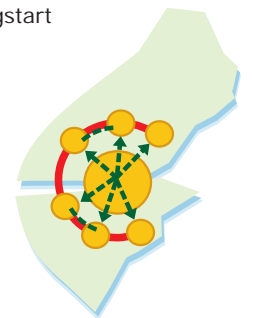
- Flera av de prioriterade vägåtgärderna innan 2020 förbättrar även tillgängligheten till godsknutpunkterna.
- Ny kombiterminal norr om staden i kombination med ny trafikplats.
- Pågående utbyggnad av väg 73 och fortsatt utbyggnad av Södertörnsleden förbättrar tillgängligheten till Nynäshamn.
- Efter 2020: Bredda och räta ut väg 225 mot Nynäshamn och riksväg 77 mot Kapellskär. Ytterligare dubbelspar på Nynäsbanan med koppling till stambanan.



Tillgänglighet till kärnor

- På kort sikt: Södertörnsleden (byggstart 2010) och Norrortsleden (klar 2009).
- Till 2020: Bättre kollektivtrafik till regionkärnorna Täby/Arninge (dubbelspar på Roslagsbanan), Kista (förlängd tvärbana Ulvsunda–Kista), Flemingsberg, Kungens kurva/Skärholmen (spårväg Syd) samt Södertälje (dubbelspar Södertälje C–H).
- Efter 2020: spårförbindelse Barkarby–Akalla.

Tillsammans med övrig utbyggnad av tvärsparväg skapas nya radiella kollektiva förbindelser i regionen. Södertörnsleden, Förbifart Stockholm och Norrortsleden ger förutsättningar för en effektiv stombusstrafik.



Gemensamt åtagande för miljön

Förändringar i infrastrukturen har mycket liten inverkan på utsläppen av koldioxid. För att nå de nationella miljö kvalitetsmålen krävs även andra åtgärder. Samtidigt finns en stor potential för förbättringar. Staten, regionen och kommunerna tar därför på sig särskilda miljöåtaganden för att vända utvecklingen.

Transportsektorn måste klimatanpassas

Som komplement till en effektiv infrastruktur krävs andra åtgärder för att minska miljöpåverkan och nå de nationella miljö kvalitetsmålen om frisk luft, god bebyggd miljö och begränsad klimatpåverkan.

Klimatanpassning av transportsektorn måste ske på alla områden – planering av bebyggelse och transportsystem, byggande och underhåll av vägar och banor, användningen av fordon och trafiksystem samt konstruktionen av fordon och drivmedel. Individuer, företag och samhälle har alla sina viktiga ansvar som påverkar förutsättningarna och utvecklingen.

Miljöåtagande av staten och regionen

Överenskommelsen innehåller ett gemensamt miljöåtagande mellan staten, genom regeringen, Banverket och Vägverket, och regionens parter.

Överenskommelsens åtaganden handlar om att staten genom skatter, regelverk och avgifter som gynnar bra miljöval ska påverka fordonstillverkarna och styra medborgarnas val av fordon och hur de används.

Staten genom Banverket och Vägverket samt regionens parter tar på sig att i sina verksamheter låta miljökraven få en starkare inverkan på planering, upphandling, byggande m.m. och att förstärka sin samverkan i planering och handlingsprogram.

Koldioxidutsläpp -30 procent

Det saknas för närvarande ett långsiktigt åtagande om minsk-

de koldioxidutsläpp i Stockholmsregionen. EU har ensidigt påtagit sig att minska utsläppen med 20 procent, jämför med 1990, men är berett att minska med 30 procent om andra industrialiserade länder också gör det.

Därför bör också Stockholmsregionen ha ambitionen att sänka koldioxidutsläppen från vägtrafiken med 30 procent till 2030.

Stor potential i teknikutveckling

Det finns en stor potential att minska koldioxidutsläppen. Bättre teknik och effektivare användning av infrastrukturen står för mer än 90 procent av den samlade potentialen att minska utsläppen på 30 års sikt.

Ny teknik är allra viktigast och står för två tredjedelar av förbättringspotentialen. Det är ett nationellt ansvar att i internationell samverkan besluta om åtgärder som driver på utveckling och introduktion av nya miljövänliga bränslen och fordon. Bilindustrin, EU och Kommissionen är här centrala aktörer.

Styr mot energieffektivare fordon

På kort och medellång sikt är det effektivast att styra bilanvändningen mot energieffektivare fordon. Utvecklingen i Sverige har dessvärre gått i motsatt riktning och den svenska bilflottan har större och motorstarkare fordon än övriga Europa.

Nyregisterade svenska bilar 2006 släppte i genomsnitt ut 189 gram koldioxid per kilometer. Förslaget från EU-kommissionen ligger på 130 gram till 2012. Sannolikt kommer fordon med icke-fossil drift att introduceras innan 2020, t.ex. elfordon och s.k. plug-in-hybrider.



Åtgärderna i det gemensamma miljöåtagandet blir ett incitament för invånarna och näringslivet i Stockholms län att förändra sin efterfrågan på transporter i miljövänlig riktning utan att ge stora avkall på transportbehoven.



ÅTAGANDEN – KLIMATPÅVERKAN

Regeringen

- Koldioxiddifferentierat förmånsvärde på tjänstebilar.
- Koldioxidbaserad fordonsskatt.
- Kilometerskatt och miljöbilspremie för tunga fordon.
- Subventionerade arbetsresor med kollektivtrafik för anställda utan avgifter och skatt.

Regionens parter

- Miljökrav vid upphandling av transporttjänster.
- Enhetligt betal- och taxesystem för all kollektivtrafik över länsgränserna.
- Utveckla åtgärder för att gynna transporteffektiva lösningar i hela samhället, t.ex. IT, samordning, information, planering – så kallade Mobility management-lösningar.

Banverket och Vägverket

- Gemensamma krav och metoder för energieffektivare och koldioxidsnålare byggande och drift av transportinfrastruktur.

ÅTAGANDEN – BEBYGGELSE

Regeringen

- Lagändring enligt Miljöbalkskommitténs förslag om bland annat tillämpningen av miljökvalitesnormen för buller

Regionens kommuner

- Planera och bygga i goda kollektivtrafiklägen.

ÅTAGANDEN – LUFTKVALITET

Regeringen

- Besluta om styrmedel för att minska användningen av dubbdäck.

Parterna

- Fullfölja gällande åtgärdsprogram utan fördröjningar.
- Utveckla användningen av miljözoner inom regionen

Regionens kommuner

- Åtgärda kvarstående överskridanden längs gatunäten.

ÅTAGANDEN – BULLER SAMT NATUR- OCH KULTURMILJÖ

Regionens parter

- Långsiktigt skydd mot storskalig exploatering av de gröna kilarna.
- Kompensera oundvikliga bestående skador vid utbyggnad av ny infrastruktur med fysiska åtgärder.

Banverket och Vägverket

- Prioritera och fullfölja åtgärder mot barriäreffekter av vägar och järnvägar, åtgärda gamla skador.

Banverket, Vägverket och regionens parter

- Gemensamt handlingsprogram mot buller i länet.

Delad finansiering

Staten finansierar trafiklösningen med 40 miljarder kronor från gällande finansieringsram samt med 10 miljarder som extra medel för kollektivtrafiken. Regionen bidrar med 23 miljarder (inklusive medel från trängselskatten) samt med sin del i Förbifart Stockholm.

Statsbudgeten

Under 2008 väntas regeringen lägga fram en proposition om inriktningen av långsiktiga investeringar i hela landets transportsystem fram till år 2019.

Banverket, Vägverket och andra myndigheter tar fram underlag till regeringen. I statsbudgeten avsätts sedan årliga medel till Banverket och Vägverket för investeringar, drift och underhåll.

Det finns inga beslut om hur stora de samlade investeringsramarna för vägar och järnvägar ska vara för olika regioner.

Ramen för infrastrukturåtgärder i Stockholm har beräknats till cirka 40 miljarder (kostnadsläge 2007) för perioden 2008–2019 med stöd i gällande planer (inklusive länsplanen) och trafikverkens förslag till reviderade planer.

Extra medel för kollektivtrafik

Belastningen på regionens kollektivtrafik är hög och ökande och det krävs omfattande investeringar i kollektivtrafiken. En väl fungerande och kapacitetsstark kollektivtrafik kan konkurrera med och därmed avlasta vägtrafiken.

En särskild satsning görs därför i form av bidrag till regional kollektivtrafik på totalt 10 miljarder kronor för tidsperioden 2010–2019.

Byggande av spår och vägar

2008–2019

Infrastrukturinvestering	Mdr kr
Spår, terminaler (Banverket/SL)	45
Vägar (Vägverket)	45
Summa	90

Pågående projekt 2019 som slutförs 2020 eller senare totalt 7 miljarder kronor, varav Förbifart Stockholm 5 miljarder.



Medfinansiering

I Stockholmsregionen tar kommuner och landsting redan i dag ett mycket stort ansvar, större än i övriga landet, för infrastruktur och trafik. I överenskommelsen binder sig de regionala parterna för åtaganden på totalt 23 miljarder kronor till 2019, inklusive medel från trängselskatten. Därtill kommer regionens del i Förbifart Stockholm.

Större åtgärder med avtalad medfinansiering är Citybanan (inklusive överenskommelse med Mälardalenregionen), Norra länken och E18 Hjulsta–Kista. Kommuner och andra parter bidrar också med finansieringen av ett antal projekt.

Trängselskatten

Med nuvarande avgiftsuttag beräknas trängselskatten att från och med 2009 och framåt ge cirka 500 miljoner kronor om året i nettointäkt. Det innebär drygt fem miljarder kronor under perioden 2008–2019. Om Essingeleden inkluderas i trängselskatteområdet med nuvarande avgiftsnivåer beräknas det ge ytterligare 270 miljoner kronor i intäkt per år.

Offentlig-privat samverkan OPS

Offentlig-privat samverkan innebär i korthet att beställa ett projekt och sedan betala för dess användning genom ett långsiktigt avbetalningskontrakt. Fördelarna är flera, t.ex. mindre risk för förseningar. En nackdel är att en del av det framtida handlingsutrymmet intecknas. OPS förordas för flera objekt i trafiklösningen, bland annat Södertörnsleden och etapp 1 av Förbifart Stockholm.

Finansiering av kollektivtrafik, spår och vägar

2008–2019, exklusive Förbifart Stockholm

	Koll.trafik SL	Spår Banverket	Vägar Vägverket	Summa Mdr kr
Regionen	10	7	6	23
Staten	10	18	19	47
Summa	20	25	25	70

Finansiering av Förbifart Stockholm

2011–2022

Etapp 1 Hjulsta–Häggvik	Mdr kr
Staten OPS/lån	5,50
Etapp 2 Skärholmen–Hjulsta	
Staten	3,75
Stockholms stad	1,25
Regionalt åtagande (trängselskatt)	14,50
Summa	25,00

Trängselskatten utvecklas

Systemet med trängselskatt i innerstaden har permanentats efter försöket på sex månader under 2006. Det nuvarande undantaget för Lidingötrafiken bör tas bort och undantaget för miljöbilar justeras. Däremot bör man avvakta med större förändringar av systemet.

Flera syften

Trängselskatten har två syften, den ska dels begränsa trafiken till och från innerstaden, dels förbättra miljön. Den ska också ge intäkter för vägtäckningar. Försöket har visat att systemet fungerar som tänkt.

Trängselskatten infördes i Stockholm på försök under perioden 3 januari till 31 juli 2006. Beslut om att permanenta systemet togs efter riksdagsvalet hösten 2006 och det återinfördes i augusti 2007.

Samma system som under försöket

Det nuvarande systemet är i stort sett detsamma som under försöket. Trängselskatt tas ut av bilister vardagar mellan klockan 6.30 och 18.30 vid in- och utfart till Stockholms innerstad.

Skatten varierar under dagen. Den är utformad i tre nivåer, högst under rusningstrafik och lägst mitt på dagen. Undantagna



från uttag är bussar och blåljusbilar liksom bilar som körs till och från Lidingö om tiden för passage mellan in- och utfart i innerstaden är högst 30 minuter.

Undantaget för Lidingötrafiken bör tas bort. Det skulle för enkla och förbilliga systemet avsevärt, med cirka 5–10 miljoner kronor per år. Samtidigt bör ett nytt undantag införas, nämligen för trafik Tranebergsbron–Essingeleden norrut.

Fortsatt undantag för miljöbilar till 2012

För att premiera miljövänliga fordon har även bilar med el-, gas- eller etanoldrift undantagits från att betala. Det nuvarande undantaget förkortas för nyregistrerade miljöbilar från årsskiftet 2008/2009 och befintliga miljöbilar får behålla sitt undantag till 2012.

Kommunal avgift i stället för statlig skatt

I förhandlingens uppdrag ingår att ge förslag på hur ett system med trängselskatt kan förändras till att bli ett system med kommunal eller regional avgift. För detta krävs en ändring i regeringsformen enligt Grundlagsutredningens förslag.

Regeringen utreder hur lag och föreskrifter ska se ut som ger kommuner rätt att ta ut avgift.

Avvakta med större förändringar

Genom att förändra taxan och även området som skatten avser kan man ytterligare förbättra framkomligheten i gatunätet. Det kan också öka intäkterna som i sin tur kan användas för att förbättra trafiksystemet. Sådana förändringar bör dock anstå tills systemet har utvärderats mer.

Användning av intäkterna

Miljoner kronor

Objekt	2008	2009	2010
Nettointäkt	202	410	460
Lån till aktuella projekt			
Södertörnsleden	30	50	50
E18 Hjulsta–Kista		112	
Finansiering			
Trimningsåtgärder	100	68	125
Förbifart Stockholm	72	100	100
E4/E20 Södertälje–Hallunda		80	100
E4/E20 Tomtebodavägen–Haga S			35

Utbyggnader i tre tidsperspektiv

Objekten är uppdelade på tre perioder efter planerad byggstart: femårigt genomförandeprogram, inriktningsplan på medellång sikt och en långsiktig utblick.

Den tidsmässiga prioriteringen grundas på en systemsyn på utbyggnadsordningen. Det innebär att projekt som systemmässigt är sammankopplade samprioriteras tidsmässigt så långt som det är möjligt.

Angiven prisnivå är 2007 om inte annat anges.

Objektens nummer i tabellerna nedan anknyter till motsvarande siffror på kartorna på nästa uppslag.

Genomförandeprogram 2008–2012

Nr	Spår i den nationella banhållningsplanen	Kostnad mkr	Genomförande
1	Citybanan	16 300	Pågår
2	Västerhaninge–Nynäshamn	750	Pågår
-	Kraftsamling Mälardalen del i Stockholms län	520	Pågår
3	Kallhäll–Barkarby	2 660	Planerad byggstart 2011
4	Södertälje hamn–Södertälje C	810	Planerad byggstart 2010
5	Kombiterminal norr	550–850	
6	Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan, bidrag 50 %	2 300	Planerad byggstart 2010
	- nya fordon, bidrag 50 %	570	
7	Tvärspårväg Solna, bidrag 50 %	1 750	Planerad byggstart 2010
	- nya fordon, bidrag 50 %	650	
8	Dubbelspår på Roslagsbanan, bidrag 50 %	2 000	Planerad byggstart för etapp 1 2010
	- nya fordon, bidrag 50 %	2 000	Planerad byggstart 2012
9	Tvärspårväg till Kista, bidrag 50 %	2 250	
	- nya fordon, bidrag 50 %	500	
Vägar i den nationella vägtransportplanen			
10	Norra Länken	9 800	Pågår
11	E18 Hjulsta–Kista	3 048	Planerad byggstart 2008
12	E4 Södertälje–Hallunda, trimning sex körfält	250	Planerad byggstart 2009
13	E4/E20 Tomtebodavägen–Norra station–Haga	300	Planerad byggstart 2010
14	E4 Förbifart Stockholm, Hjulsta–Häggvik (etapp 1) prisnivå 2006	5 500	Planerad byggstart 2012
Vägar i länstransportplanen			
15	Norrortsleden	2 130	Pågår
16	Väg 73, Älgviken–Fors	1 750	Pågår
17	Väg 259 Södertörnsleden etapp 1 (Haningeleden/Botkyrkaleden)	1 400	Planerad byggstart 2010
18	Väg 267 Rotebro–Stäket	265	Planerad byggstart 2010
-	Bostadsrelaterade projekt	520	2008–2012
-	Trimningsåtgärder	ca 400	2008–2012

Inriktning för perioden 2013–2019

Nr	Spår i den nationella banhållningsplanen	Kostnad, mkr
19	Stockholm C–Sörentorp	390
20a	Tomtebodabarkarby (alternativ sträckning 20b)	5 600
21	Dubbelspår Nynäsbanan, etapputbyggnad	300–2 000
22	Pendelstation Vega, bidrag 50 %	200
23	Bussterminal Slussen, bidrag 50 %	600
24	Lidingöbanan, bidrag 50 %	700
25	Tunnelbana Karolinska, bidrag 50 %	1 400
26	Spårväg Syd, bidrag 50 %	3 000
27	Tvårspårväg Solna–Universitetet, bidrag 50 %	2 000
Vägar i den nationella vägtransportplanen		
28	E4 Förbifart Stockholm (etapp 2) prisnivå 2006	19 500
29	E18/E20 Frescati–Bergshamra	250
30	E4 Norrtull–Kista	1 400
31	E4 tpl Rosersberg	120
32	E4 tpl Måby	35
33	E18 tpl Roslags Näsby och Viggbyholm	350
34	Busskörfält E18 Danderyd–Arninge	225
35	E4/E20 Södertälje–Hallunda, ny bro i Södertälje	1 600
Vägar i länstransportplanen		
36	Väg 76 Förbifart Norrtälje	270
37	Väg 222 Skurubron	550
38	Väg 222 Mölnvik–Ålstäket	25–130
39	Väg 268 Hammarby–Grana	30–215
40	Väg 261 Nockeby–Tappström	upp till 330
41	Väg 259 Södertörnsleden etapp 2 (Masmolänken)	1 200

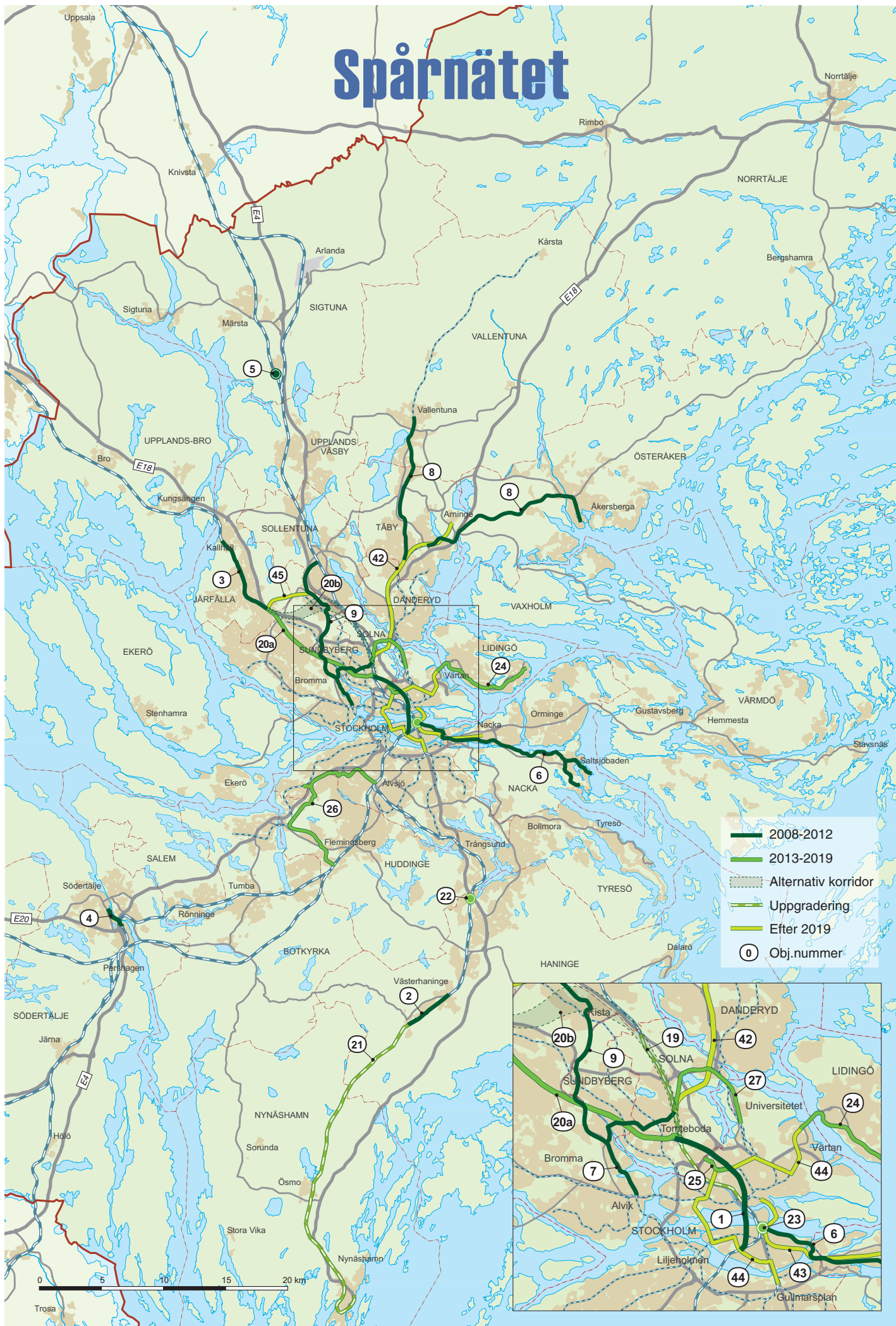
Utblick för perioden efter 2019

Nr	Spår i den nationella banhållningsplanen
42	Roslagspilen
43	Tunnelbana till Nacka, bidrag
44	Spårväg längs busslinje 4, bidrag
45	Tunnelbana/spårväg Akalla–Barkarby, bidrag
Vägar i den nationella vägtransportplanen	
46	E4-länken i Solna
47	E4 Upplands Väsby–Arlanda
48	E18 Jakobsberg–Hjulsta
49	E4 Södertälje–Hallunda, ny sträckning
–	Östlig förbindelse (ingår ej i överenskommelsen)
Vägar i länstransportplanen	
50	Väg 226 Huddingevägen
51	Väg 225 Lövstalund–Ösmo
52	Väg 77 länsgränsen–Rösa
–	Huvudstaleden (ingår ej i överenskommelsen)

Ett större antal angelägna åtgärder är en del av det samlade systemet i trafiklösningen men beräknas inte kunna genomföras innan 2020. Det är viktigt att arbetet för dessa åtgärder fortsätter med förstudier, utredningar m.m. för att göra det möjligt att genomföra dem efter 2020.

I det fortsatta planeringsarbetet för perioden 2010–2019 bör man även studera om det är möjligt att påbörja åtgärderna innan 2020.

Spårnätet



Vägnätet



Beslut, vård och uppföljning

Denna överenskommelse är tecknad mellan statens förhandlare och ledande politiker i Stockholms län. Den ska godkännas av regering och riksdag samt av kommun- och landstingsfullmäktige i länet. En beredning tillsätts av staten och regionen för att vårda och följa upp överenskommelsen och årligen redovisa detta.

Statsmakterna och kommunerna beslutar

Överenskommelsen om en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen är en politisk överenskommelse, som tecknas mellan statens förhandlare och ledande politiker i Stockholms län. Politikerna i den kommunala förhandlingsdelegationen påtecknar som politiska företrädare, inte ombud i juridisk mening, för kommuner och landsting. Även statens förhandlare påtecknar överenskommelsen.

Parterna är överens om att överenskommelsen ska godkännas av dels statsmakterna, dvs. regering och riksdag, dels samtliga kommunfullmäktige och landstingsfullmäktige i Stockholms län.

Beredning vårdar och följer upp

En regionalt förankrad och politiskt tillsatt beredning skapas för att ta det övergripande ansvaret för att vårda och följa upp överenskommelsen.

Denna beredning (statlig kommitté) tillsätts av regeringen med en företrädare för staten som ordförande och med övriga ledamöter nominerade av kommunerna och landstinget i Stockholms län. Företrädare för Banverket, Vägverket, SL, Stockholms stads trafikkontor med flera adjungeras.

Årlig redovisning

En årlig redovisning av projektens utveckling och ekonomi tas fram av huvudmannen för varje projekt. Överenskommelsens genomförandeplan på kort sikt, dvs. fram 2012, stäms av mot Banverkets, Vägverkets, SL:s och berörda kommuners årliga budgetar.

Den långa sikten som huvudsakligen tjänar som styrdokument för planeringens genomförande ska även den avrapporteras till parterna. Avvikelser ska godkännas av de övriga parterna och förändringarna ska infogas i reviderade planer.

Trängselskatten följs upp

Teknik och uppbörd av trängselskattesystemet sköts av vägtrafikregistret inom Vägverket. Effekterna av trängselavgiften på vägnätet följs upp av vägghällarna, dvs. Vägverket, Stockholms stad och övriga berörda kommuner. SL följer upp effekten av trängselavgiften i kollektivtrafiksystemet.

Dessa uppföljningar och utvärderingar ska ligga till grund för dels en systematiserad information om effekterna, dels förändringar av systemet så att syftena bibehålls.

Den föreslagna beredningen för vården av överenskommelsen ska med denna information och uppföljning ansvara för de detaljerade budgetförslagen och återrapporteringen till riksdagen.

Beräknad tidtabell 2008

Januari-juni

Beredning inom regeringskansliet. Eventuella justeringar i överenskommelsen i samråd med kommunala förhandlingsdelegationen.

September

Regeringens budgetproposition och inriktningsproposition.

Hösten

Godkännande i fullmäktigeförsamlingarna.

December

Riksdagsbeslut.

Beredningens uppgifter

- Underlätta ett samordnat genomförande av åtgärder i överenskommelsen. Vid behov initiera civilrättsliga avtal om genomförande.
- Följa upp trängselskatten och dess effekter. Ta fram förslag till riksdagen om hur trängselskattens utformning och medelsanvändning bör förändras.
- Årligen följa upp planering och genomförande av det femåriga genomförandeprogrammet och infrastrukturplanerna.
- Följa upp och rulla fram det femåriga genomförandeprogrammet vid vissa intervall.
- Ansvara för omförhandling av överenskommelsen efter allmänt val, om så blir aktuellt.
- Årligen följa upp klimatmålen genom en expertpanel.
- Samordna med beredning för det parallella avtalet om Citybanans finansiering.

Trafiklösning för Stockholmsregionen till 2020 med utblick mot 2030

Här presenteras kortfattat Stockholmsförhandlingens överenskommelse om en samlad trafiklösning för en bättre miljö och tillväxt i Stockholmsregionen. Den största utmaningen ligger i att möta klimathotet, samtidigt som regionens befolkning och transportbehoven fortsätter öka i snabb takt.

Trafiklösningen innebär trimningsåtgärder, kapacitetshöjning av väg- och kollektivtrafiknät samt utbyggnad av felande länkar för totalt 90 miljarder kronor till 2020. De viktigaste trafikåtgärderna är Citytunneln, kollektivtrafiksatsningarna och Förbifart Stockholm.

Men att bygga nytt är inte tillräckligt. Staten och regionen tar på sig omfattande åtaganden på miljöområdet. Även andra aktörer behöver vidta särskilda miljöåtgärder. Om både trafik- och miljöåtgärderna genomförs blir det möjligt att uppfylla målen om tillväxt och miljö till 2030.

Stockholms-
förhandlingen

