

# Trafiklösning för Stockholmsregionen till 2020 med utblick mot 2030



Uppsala

Arlanda

Norrtälje

Enköping

Strängnäs

Nyköping/Oxelösund

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 extraordinaära 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](http://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.

## Härdbelastat 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 regionaltågs- 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 kollektivtrafikenätet. 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.





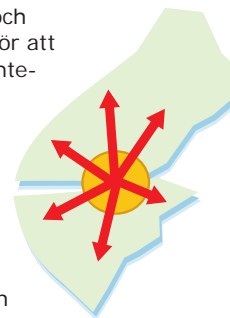
## Ökad kapacitet i Saltsjö-Mälarsnittet

- 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.

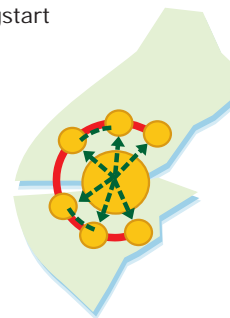
## Tillgänglighet till hamnar och godsknutpunkter

- 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.*