



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	Roslagsspilen
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

