

Samlad trafiklösning Stockholmsregionen för miljö och tillväxt

– till 2020 med utblick mot 2030

**Överenskommelse mellan
staten och Stockholmsregionen
December 2007**

Överenskommelse om en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen

Företrädare för Stockholms läns kommuner och Stockholms läns landsting har denna dag träffat nedanstående överenskommelse med statens förhandlingsman med biträden om en samlad trafiklösning för regionen.

Innehåll:

1. Bakgrund.....	3
1.1 Regeringens uppdrag.....	3
1.2 Förhandlingen.....	4
1.3 Överenskommelsens utgångspunkter.....	5
2. En samlad trafiklösning för miljö och tillväxt.....	6
3. Finansiella förutsättningar.....	11
4. Investeringar i ny infrastruktur.....	13
4.1 Prioritering med systemsyn.....	13
4.2 Genomförandeprogram för perioden 2008-2012.....	17
4.3 Inriktning för perioden 2013-2019.....	19
4.4 Utblick för perioden efter 2019.....	20
4.5 Finansiering av ny infrastruktur.....	21
5. Miljö- och övriga åtaganden.....	25
5.1 Åtgärder för att främja måluppfyllelsen avseende klimatpåverkan.....	27
5.2 Åtgärder för att främja måluppfyllelsen avseende luftkvalitet.....	28
5.3 Åtgärder för att främja måluppfyllelsen avseende buller.....	28
5.4 Åtgärder för att främja måluppfyllelsen avseende transportsektorns inverkan på tätortsnära natur- och kulturmiljöer.....	28
5.5 Åtgärder för att främja ny bebyggelse i goda transportlägen.....	29
5.6 Åtgärder för att främja miljösituationen och tillgängligheten för Arlanda.....	29
5.7 Förbättra och underhålla befintlig infrastruktur.....	31
6. Trängselskatten.....	31
7. Överenskommelsens konsekvenser för miljö och tillväxt.....	34
8. Genomförande.....	38
9. Organisation för vård och uppföljning av överenskommelsen.....	39
9.1 Organisation under de närmaste åren (2008 – 2011).....	39
9.2 Kommunalt beslutad trängselavgift.....	42
9.3 Organisation på längre sikt (efter grundlagsändring).....	43
10. Överenskommelsens godkännande.....	43

1. Bakgrund

1.1 Regeringens uppdrag

Regeringen beslutade den 9 november 2006 om tillsättande av en särskild förhandlingsman för Stockholms infrastruktur. Till förhandlingsman utsågs Carl Cederschiöld samt som biträdande förhandlare Lars Eric Ericsson och Karin Starrin.

I uppdraget anges:

”Förhandlingsmannens uppdrag är att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en samlad trafiklösning för förbättrade förutsättningar att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen.

Förhandlingen skall resultera i en överenskommelse om prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen i Stockholms län.

Förhandling skall ske med Stockholms läns landsting och med kommunerna i Stockholms län och ta hänsyn till kommande/framtida kollektivtrafiksatsningar.

Prioriteringarna skall göras utifrån ett tillväxt- och miljöperspektiv. Det innebär att såväl ekologiska, sociala som ekonomiska aspekter skall beaktas. Synpunkter skall inhämtas från olika delar av landet och från berörda myndigheter. Synpunkter från berörda län och kommuner i Mälardalen skall särskilt beaktas.

Förhandlingen skall ske inom den finansieringsram som gällande infrastrukturplaner för länet utgör. Som komplement härtill kan intäkter från vägavgifter i form av trängselskatt, offentlig/privat samverkan samt lokal och regional medfinansiering användas.

Förhandlingsmannen skall under förhandlingens gång inhämta kunskap om de olika alternativens samhällsekonomiska konsekvenser.

Förhandlingsmannen skall föreslå en ordning för hur förhandlingens resultat skall säkerställas och genomföras.

Förslag om utformning av uttaget av vägavgifter i form av trängselskatt samt hur intäkter från dessa bör användas skall lämnas till regeringen senast den 1 mars 2007. Resultatet av förhandlingen skall redovisas till regeringen senast den 1 december 2007.”

Den 18 januari 2007 gav regeringen förhandlingsmannen i uppdrag att även förhandla om Citybanans medfinansiering. I samband med regeringens beslut den 31 maj att Citybanan ska genomföras gavs

förhandlingsmannen i uppdrag att fortsätta förhandlingen om medfinansiering av denna.

Resultatet av förhandlingarna skulle redovisas till regeringen senast den 1 december 2007, men överlämnades den 19 december 2007.

1.2 Förhandlingen

Regionens förhandlingsdelegation

Inför förhandlingen har regionens parter utsett en förhandlingsdelegation med 16 representanter från Stockholms läns landsting, Stockholms stad samt länets kommuner. Bland dessa finns representanter från samtliga 7 riksdagspartier. Till delegationen knöts även representanter från LO och Handelskammaren samt kommunstyrelseordförande från Uppsala, Västerås och Eskilstuna, totalt 21 ledamöter. Förhandlingsmannen har haft sammanträde med delegationen vid drygt ett 10-tal tillfällen.

Den fortsatta förhandlingen om Citybanans förhandling har skett parallellt gentemot en förhandlingsdelegation utsedd av kommuner och landsting i Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Örebro och Västmanlands län. Arbetet har organiserats så att de båda förhandlingarna haft möjlighet till ömsesidig insyn.

Arbetets uppläggning

Under våren 2007 har underlag inhämtats från Regionplane- och trafikkontoret (RTK, Stockholms läns landsting), Vägverket, Banverket, SL och Stockholm stad. Särskilda seminarier har ordnats kring finansieringsfrågan och OPS (upphandling via Offentlig Privat Samverkan) samt kring infrastrukturåtgärdernas robusthet. Underlag har sammanställts och sorterats som en spelplan inför förhandlingen. Denna spelplan diskuterades med förhandlingsdelegationen den 18 juni. Efter sommaren har sedan förhandlingsmannen redovisat ett första förslag till uppgörelse. Länsstyrelsen har bistått förhandlingsmannen med konsekvensbedömning av förslaget utifrån miljö- och tillväxtmålen. Förhandling har sedan vidtagits som lett fram till föreliggande överenskommelse.

Förhandlingsmannens samråd

Under hand har förhandlingsmannen mottagit en mängd uppvaktningar samt informerat vid möten arrangerade av kommuner och andra intressenter. Tre större samrådsmöten har arrangerats där representanter från länets 26 kommuner inbjudits (maj, september och oktober). Förhandlingsmannen har efterfrågat kommunernas synpunkter och vilja att bidra till finansiering av prioriterade åtgärder.

I maj mottog förhandlingsmannen en gemensam prioriteringslista från Mälardalslänen vid Mälartinget i Västerås. Samråd har skett med Statens hamnutredare B-O Birgersson. Förhandlingskansliet har också samrått med Samplan-gruppen vilken samordnat arbetet med SIKA:s, Vägverkets och Banverkets underlag inför inriktningspropositionen.

Lämnade rapporter

I januari 2007 lämnade förhandlingsmannen en första rapport till regeringen avseende trängselskattens återinförande. Avsiktsförklaring avseende medfinansiering av Citybanan från kommuner och landsting i C, D, E, T och U-län lämnades till regeringen den 26 april 2007.

1.3 Överenskommelsens utgångspunkter

Miljö och tillväxt

I överenskommelsen är möjligheterna att bidra till att nationella och regionala mål för miljö och tillväxt är vägledande. Båda begreppen rymmer stora utmaningar. De mest uppenbara är behovet av att klara anpassningen till de krav på omställning som klimathotet reser samtidigt som regionens befolkning och transportbehoven fortsätter att växa i snabb takt. Kraven på åtgärder i transportsystemet är stort om målet om en god och uthållig ekonomisk tillväxt ska kunna tillgodoses. Ur ett bredare hållbarhetsperspektiv är folkhälsa och social utveckling viktiga aspekter.

Regionplanen (RUFs) och Stockholmsberedningens förslag är vägledande

Överenskommelsen utgår ifrån den breda samsyn som råder kring analyser och strategier i RUFs (Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen) och i Stockholmsberedningens betänkanden. I förhandlingsarbetet har robustheten i RUFs och Stockholmsberedningens förslag prövats. Slutsatsen är att den samlade strategin alltjämnt är robust och förslagen till största del fortfarande aktuella.

Mycket stora åtgärdsbehov

OECD-rapporten (Territorial reviews, Stockholm, Sverige, 2006) lyfter fram bostadssektorn och infrastrukturen som ett av tre områden där specifika åtgärder bör genomföras för att främja regionens konkurrenskraft. OECD pekar på att den överbelastade infrastrukturen inte klarar trycket från pendlarna vilket innebär att arbetsmarknaden inte fungerar effektivt. I rapporten anges otillräckliga och vid en jämförelse låga investeringsnivåer (under snittet för OECD-länderna) som huvudorsak till trängsel och tillgänglighetsproblem. Tvärbanan mellan

Liljeholmen och Alvik är t ex den enda tillkommande infrastrukturen över Saltsjö-Mälarsnittet på 40 år.

De uteblivna investeringarna har lett till att belastningen på transportnäten och då särskilt de radiella näten, vad gäller såväl järnväg, tunnelbana som väg, är mycket hög. Om inte betydande investeringar görs kommer situationen med köer, trängsel och trafikstörningar förvärras samtidigt som sambanden i regionen försämras. Kapacitetsbristen över Saltsjö-Mälarsnittet riskerar leda till en funktionell delning av regionen i en nordlig och en sydlig del. Vilket skulle få mycket allvarliga konsekvenser för regionen och därmed Sveriges konkurrenskraft och framtida välfärd. Mot den bakgrunden har finansieringen av Förbifart Stockholm, Citybanan samt övrig kollektivtrafik - som bidrar till att förstärka och avlasta infrastrukturen - över Saltsjö-Mälarsnittet givits särskild prioritet.

Ett högt pris för ett dåligt fungerande transportsystem

Olika beräkningar har gjorts som visar på mycket stora samhällsekonomiska kostnader av ett dåligt fungerande transportsystem. NUTEK har beräknat det samhällsekonomiska inkomstbortfallet för att Dennispaketet inte genomfördes fullt ut till 50 mdkr. Den samhällsekonomiska kostnaden för förseningar mm som drabbar pendlarna i trängseln i Stockholmsområdet har uppskattats till 6-7 miljarder kr per år (länsstyrelsen/RTK inriktningsunderlag 2007).

En mångfald av åtgärder

En god måluppfyllelse förutsätter en mångfald av åtgärder utgående från en systemsyn. Förutom detta kommer situationen att försämras vad gäller de flesta målparametrar. I överenskommelsen sätts infrastrukturåtgärderna in i sitt större sammanhang. Överenskommelsens omfattning är primärt prioritering och finansiering av ny infrastruktur. Särskilda åtaganden anges vad gäller miljö, förbättring och underhåll av befintlig infrastruktur samt tillgänglighet till Arlanda. För övriga åtgärder är respektive huvudman självständigt ansvarig för genomförande. Att de inte behandlas inom ramen för denna överenskommelse betyder inte att de inte är av stor vikt för infrastrukturens kapacitet och effektivitet i regionen.

2. En samlad trafiklösning för miljö och tillväxt

Åtgärder krävs i alla delar av transportsystemet

Situationen i Stockholmsregionen med ett högt belastat transportnät och mycket snabb tillväxt gör att behovet är mycket stort av ny infrastruktur.

För att möta utmaningarna och utveckla transportsystemet så att det möjliggör tillväxt och bidrar till en god miljö måste åtgärder genomföras i alla delar av transportsystemet.

Men det är inte tillräckligt med att enbart bygga nytt. En samlad trafiklösning måste vara vid i sin ansats och beröra många olika typer av åtgärder om målen ska kunna nås. Nedan anges även en hel del åtgärder där beslut fattas i annan ordning och som berör skilda aktörers ansvarsområden.

Miljövänlig och effektiv teknik

Ny teknik står för den största potentialen när det gäller att påverka miljöbelastningen från vägtrafikens avgasutsläpp. Det gäller utsläpp av växthusgaser (främst CO₂) som påverkar klimatet men också kväveoxider mm som i huvudsak har en lokal påverkan på miljö och hälsa. Det är ett nationellt ansvar att i internationell samverkan besluta om incitament som driver på teknikutveckling och introduktion av nya energieffektiva och miljövänliga fordon.

I överenskommelsen ingår ett miljöåtagande som innebär att parterna har kommit överens om ett antal åtgärder för att driva på utvecklingen, allt ifrån att begära att statsmakterna ska vidta ett antal styrnings- och stimulansåtgärder till egna lokala och regionala åtgärder som ska leda till en bättre måluppfyllelse av de nationella och regionala miljö kvalitetsmålen.

Förbättrat samspel individ - transportsystem

Det finns en betydande potential för att med resenärernas och näringslivets behov i centrum påverka transportefterfrågan, val av transportmedel mm. Trafikverken arbetar med samverkansfrågor, kunskapsspridning och beteendepåverkan inom sitt sektorsansvar. En mängd aktörer i länet samverkar också inom projektet "Hållbara resor och transporter".

Arbetet med sektoråtgärder i relation till resenärer och verksamhetsutövare bör utvecklas på regional basis för att möta ökade behov av kapacitet i transportsystemet och samtidigt minska effekterna på klimat och miljö. En bättre regional samordning mellan olika huvudmän och åtgärdstyper är önskvärd, exempelvis av åtgärder med informations- och kommunikationsteknik i trafiken (ITS), utveckling av den framtida kollektivtrafiken och åtgärder för att stödja mer hållbara resvanor.

Förbättrad samordning mellan ny bebyggelse och transportsystem

Genom samordning i planering och byggande kan kommuner och regionala aktörer bidra till en mer transporteffektiv stadsbygd. Särskilt viktigt är att bebyggelsens utspridning begränsas och att framväxten av en bebyggelse med hög täthet stöds av och samordnas med kollektivtrafikens utbyggnad.

De ansvariga statliga myndigheterna, landstingets Regionplane- och trafikkontor och kommunerna utvecklar kontinuerligt sin samverkan för att nå bättre lösningar i samhällsplaneringen i Stockholmsområdet. För att nå konkreta resultat behövs dock ökad flexibilitet i finansieringsmöjligheterna och utvecklade styrmedel.

Ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen

Gatumarken i centrala delar av regionen är en begränsad tillgång. Genom att sätta pris på användande av denna samtidigt som kapacitet skapas i kollektivtrafik och på kringleder kan trängsel undvikas och en mer effektiv trafik åstadkommas. Trängselskattesystemet visar att detta också fungerar i praktiken. Det bör finnas beredskap att över tiden förändra den detaljerade utformningen av trängselskatten vad gäller tidpunkter, avgifter och omfattning så att effekterna på trafik och trängsel uppnår uppsatta mål. Trängselskattens utformning bör också ses i relation till användning av andra styrmedel som parkeringsavgifter mm.

Idag fungerar pendeltågstrafiken inom länet, Arlanda Express och regionaltågstrafiken i Mälardalen som separata system som konkurrerar om ett knappt spårutrymme. En ökad samverkan i trafikfrågor diskuteras för närvarande mellan huvudmännen i Stockholm och Mälardalenregionen. En ökad samordning av trafiksystemen och ett införande av skipstop-/snabbpendeltåg över länsgräns skulle kunna innebära en mer effektiv trafik och ett bättre utbud för trafikanterna. Särskilt bör trafiken på Arlanda via Arlandabanan integreras på ett mer effektivt sätt i den regionala/storregionala trafiken. En full utbyggnad av pendel-/regionaltågstrafiken förutsätter ökad kapacitet i spårsystemet men vissa åtgärder bör också kunna genomföras på kortare sikt.

Vid alla vägutbyggnader bör man systematiskt skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken. I planeringen av varje vägutbyggnad bör vägutbyggnadens konsekvenser för bilister och kollektivtrafikresenärer analyseras i syfte att utforma projektet på sådant sätt att kollektivtrafikens konkurrenskraft stärks. Nya vägar innebär nya möjligheter att bygga ut regional snabbbusstrafik som komplement till den spårburna trafiken, exempelvis i form av snabba tvärförbindelser mellan pendeltågs- och tunnelbanestationer och andra viktiga knutpunkter. Hållplatser och infartsparkeringar bör byggas ut vid motorvägar och andra högklassiga vägar för att skapa goda omstigningsmöjligheter till denna nya snabbbusstrafik. I takt med att regionen växer och bebyggelsen blir mer utspridd, samtidigt som

realinkomster och bilinnehav ökar, är det nödvändigt att bygga ut en mer attraktiv kollektivtrafik.

I regionplaneringen bör särskilt studeras var bytespunkter mellan de tyngre trafiksystemen ska lokaliseras.

På motsvarande sätt kan transporter och distribution av gods effektiviseras. Terminaler och hamnar liksom tillgängligheten till dessa bör förbättras för att möjliggöra mer effektiva och samordnade logistiklösningar.

Förbättra och underhålla befintlig infrastruktur

Trafiksystemen i Stockholm är utsatta för en hård belastning. Behovet av en hög nivå på drift och underhåll är särskilt stort. Driftavbrott och nedsatt funktion får också särskilt stora effekter i system som ligger på eller nära kapacitetsgränsen. Eftersläpningen i underhåll och reinvesteringar är betydande. Därtill kommer att föreslagen utbyggnad av nya anläggningar ytterligare kommer att öka behoven av driftmedel. Driften av tunnelanläggningar är särskilt kostsam. Det finns ett generellt behov av ökade medel för underhåll av befintlig infrastruktur på såväl kommunal som statlig nivå. Trafikverket har redovisat behoven när det gäller statlig väg och järnväg i sina inriktningsunderlag.

Trimningsåtgärder på vägsystemet, mindre investeringar, nya körfält, ombyggnad i korsningar, väginformatik, förbättrad trafikstyrning och stöd att effektivisera transport- och reseefterfrågan mm har visat sig vara särskilt kostnadseffektiva. Sådana åtgärder bör genomföras först innan större investeringar övervägs. Medlen för dessa åtgärder bör ökas. En mindre del av överskottet från den regionala trängselskatten föreslås årligen avsättas för detta. Vägverket, Stockholm stad och SL har samverkat i framtagande av förslag.

På motsvarande sätt har SL, SJ och Banverket samverkat i framtagande av ett kortsiktigt åtgärdsprogram för den regionala järnvägstrafiken kallat "Kraftsamling Stockholm/Mälardalen". Genomförande av detta paket ges hög prioritet.

Mindre åtgärder är ofta effektiva och viktiga komplement till de större kapacitetshöjande åtgärderna. Framförhållningen är inte lika stor när det gäller dessa och det kan vara klokt att avsätta flexibla medel i olika planer och budgetar, det gäller bidrag till kommuner, åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet och miljö, åtgärder riktade till oskyddade trafikanter mm. Vägverket och Banverket har angivit behov i sina inriktningsunderlag. Medel för dessa åtgärder har inte avsatts inom finansieringsram för överenskommelsen.

Inom ramen för överenskommelsen avsätts flexibla medel som stöd för genomförande av åtgärder på vägsystem och inom kollektivtrafiken som är nödvändiga för genomförande av bostadsbyggnadsprojekt.

Bygga ny infrastruktur i en snabbt växande region

Även om nödvändiga och effektiva åtgärder genomförs enligt ovan visar alla prognoser på att trycket på regionens trafiksystem kommer att fortsätta öka i takt med den ekonomiska tillväxt- och befolkningsökningen i regionen. Omfattande åtgärder måste genomföras inom alla delar av transportsystemet.

Den bristande kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet är en central fråga i överenskommelsen. Behovet av spårkapacitet genom tillkomsten av Citybanan kommer att tillfredsställas genom de överenskommelser om medfinansiering som finns mellan Stockholms stad, Stockholms läns landsting, Mälardalenregionen och staten. En liknande lösning har varit angelägen att finna för vägförbindelsen över samma snitt och är ett resultat av denna förhandling. De högst prioriterade projekten för hela regionen är Citybanan och Förbifart Stockholm.

I syfte att förbättra situationen på kort sikt samtidigt som en långsiktig kapacitet skapas måste åtgärder samtidigt göras med tre parallella fokus:

- Genomför trimningsåtgärder som kan få effekt på kort sikt.
- Lyft kapaciteten i hela det övergripande trafiksystemet så att det växer med regionen. Citybanan, förbifart Stockholm och övriga kollektivtrafikinvesteringar har en särskild betydelse.
- Bygg ut felande länkar så att systemet blir robust och effektivt.

Prioriteringsgrunder

Grunderna för prioriteringarna är åtgärdernas betydelse för tillgänglighet, framkomlighet och miljöeffektivitet i det samlade transportsystemet och betydelse för att skapa tillgänglighet till regionala målpunkter av särskild vikt. Strategin för genomförandet av denna prioritering är att eliminera kapacitetsbegränsningar i form av flaskhalsar i såväl kollektivtrafiksystemet, järnvägssystemet som vägtrafiksystemet. En annan del i denna strategi har sin grund i prioriteringarna enligt inriktningarna i RUF 2001:

- vidga och hålla samman regionen,
- en hög regional och internationell tillgänglighet,
- god trafikstruktur i regioncentrum.

Den tidsmässiga prioriteringen tar därtill hänsyn till en systemsyn på utbyggnadsordningen innebärande att projekt som systemmässigt är sammankopplade även tidsmässigt så långt möjligt samprioriteras.

Det är väsentligt att projekt som möjliggör genomförande av planerade trafiksystem genomförs så att deras färdigställanden så långt möjligt samordnas. Exempel på sådana åtgärder är att Citybanans färdigställande sker samtidigt som genomförandet av kapacitetsökningar på sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll på Mälärbanan, att utbyggnader av vägar och kollektivtrafik till områden där nya bostadsbebyggelser genomförs sker parallellt.

Därtill har de enskilda projektens direkta effekter betydelse för prioriteringen.

Netto-nuvärdeskvot (NNK) är en generell utvärderings- och prioriteringsgrund för transportinfrastrukturplaneringen som tar hänsyn till beräkningsbara effekter och samband. I storstadsområden där åtgärderna samverkar och ofta ingår som länkar i olika trafiksystem samtidigt som nyttorna är komplexa och dynamiska kan de beräkningsbara effekterna bli missvisande. Prioritering av åtgärder kan därför inte enbart baseras på den beräknade NNK:n.

3. Finansiella förutsättningar

Statlig långsiktig planering

Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket samt SIKKA har på regeringens uppdrag utarbetat inriktningsunderlag för den kommande inriktningspropositionen som planeras läggas under 2008. Beslutet om denna proposition kommer att utgöra underlag för utarbetandet av de långsiktiga planerna för perioden 2010-2019. Regeringen har också givit Vägverket och Banverket i uppdrag att se över de gällande planerna för perioden 2004-2015 och komma med förslag om revidering av dessa planer. Detta rapporterades till regeringen den 18 juni 2007. Regeringen avser fatta beslut om de reviderade planerna under 2008. De gällande planerna ligger till grund för medelstillelningen i de årliga budgeterna för Banverket och Vägverket.

Gällande planeringsramar

Det finns inga beslut för hur stora de samlade investeringsramarna för väg och järnväg ska vara för olika regioner. Med stöd i gällande planer (inklusive länsplanen) och trafikverkens förslag till reviderade planer för perioden 2008-2015 har ramen för Stockholm i kostnadsläge 2007 beräknats. I beräkningen har enbart utpekade investeringsobjekt tagits

med eftersom överenskommelsen i huvudsak avser de investeringar som är namngivna i planerna.

Genomsnittet för perioden 2008-2015 är för större investeringsåtgärder 3,2 till 3,3 miljarder kr per år. Omräknat för perioden 2008-2019 blir det ca 40 miljarder kr.

Trängselskatten

Med nuvarande avgiftsuttag beräknas trängselskatten att under fortvarighetstillstånd from 2009 och framåt ge c:a 500 miljoner kronor om året i nettointäkt. Om Essingeleden inkluderas i trängselavgiftsområdet med nuvarande avgiftsnivåer från och med Förbifartens öppnande beräknas detta ge ytterligare 270 miljoner kronor per år i intäkt.

Medfinansiering

I Stockholmsregionen tar kommuner och landsting redan idag ett mycket stort ansvar, större än i övriga landet, för infrastruktur och trafik. I överenskommelsen binder sig parterna för ytterligare åtaganden.

Två former av gemensam finansiering är aktuell, dels de statliga projekt där lokala, regionala parter bidrar med medfinansiering (t ex Norra Länken, Citybanan) dels det kommunala eller landstingskommunala ansvaret för investeringar som görs med statsbidragsprojekt i länsplanen och Banverkets långtidsplan.

OPS

Offentlig privat samverkan (OPS) kan enkelt uttryckas som att beställa ett projekt och sedan betala för dess användning genom ett långsiktigt avbetalningskontrakt. Fördelarna är flera, objektet kan levereras i tid och med de i förväg fastställda tekniska villkoren. Om flera sådana projekt planeras över tiden bedöms det kunna påverka inte minst den europeiska entreprenadmarknadens intresse för Sverige vilket kan påverka kostnaderna i positiv riktning. Det bedöms även finnas en effektiviseringspotential på ca 10%. En nackdel är att låneformen innebär att en del av det framtida handlingsutrymmet in-tecknas. OPS-formen för upphandling kan kombineras med brukarfinansiering, finansierande vägavgifter.

Metoden är relativt vanlig i andra länder men har inte prövats utom i ett fall i Sverige. Arlandabanan är byggd och finansierad som ett sådant projekt.

Ett antal projekt i landet har studerats för att kunna utforma nya upphandlings- och kontraktsformer. I Stockholms län har några projekt funnits vara lämpliga att handla upp på detta sätt. Sådan upphandling kan kombineras med medfinansiering.

Extra medel för kollektivtrafik

Belastningen på regionens kollektivtrafik är hög och ökande. Om regionen ska kunna utvecklas i linje med regionplanen och i riktning mot ett hållbart transportsystem krävs omfattande investeringar i kollektivtrafiken. En väl fungerande och kapacitetsstark kollektivtrafik har även en avgörande betydelse för framkomligheten i vägtrafiken. En särskild satsning görs därför i form av bidrag till regional kollektivtrafik på totalt 10 miljarder kr för tidsperioden 2010-2019.

TEN-finansiering

Projekt som ingår i de transeuropeiska nätverken (TEN) för transportinfrastruktur kan efter ansökan från Sverige bli berättigade till stöd från EU. Stöd utgår dels till utredningar, dels till byggande av projekt. Maximala stödet kan uppgå till 50 % av utredningskostnaden och 10 % av totalkostnaden för ett projekt. Vägverket och Banverket har regeringens uppdrag att utforma ansökningarna för relevanta projekt. Eventuella bidrag redovisas på statsbudgetens inkomsttitel och fördelas via ett särskilt utgiftsanslag "Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk". Citybanan har tidigare beviljats ett bidrag till utredningar på 4 miljoner euro. Norra Länken har nu beviljats bidrag till bygget med 56 miljoner euro. Andra projekt som ingår i överenskommelsen kan om de är lämpliga ingå i framtida ansökningar.

4. Investeringar i ny infrastruktur

4.1 Prioritering med systemsyn

Vidga och hålla samman regionen - Ny kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet

Transportkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet behöver förbättras. Trängseln och sårbarheten är liksom trafikstörningarna stora och ökande. Under perioden fram till 2020 genomförs Citybanan. Mellan 2020 och 2025 kan en ny västlig vägförbindelse och en ny tunnelbanegren till Nacka stå klara. Under tiden fram tills de stora kapacitetshöjande projekten är klara måste mindre åtgärder genomföras; - reinvesteringar i tunnelbanan, trimningsåtgärder på vägnätet och - kraftsamling Mälardalen på järnvägsnätet. Även åtgärder på anslutande spår och vägar har stor betydelse för kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet.

I ett läge där trafikutvecklingen och befolkningsökningen motiverar detta kan också en östlig förbindelse genomföras för fullbordan av väringen runt Stockholm och som en avlastning av innerstaden. Ett sådant eventuellt beslut ligger dock utanför denna överenskommelse.

Genom byggande av förbifarten finns förutsättningar för snabb, tät busstrafik Skärholmen-Lövön-Barkarby respektive i ett läge med en östlig förbindelse, Nacka C-Danvikstull-Östra station.

Vidga och hålla samman regionen - Ökad kapacitet på spår i regionen och mot Mälardalen

Citybanan är en förutsättning för den fortsatta utbyggnaden av regional tågtrafik i regionen och vidare ut i Mälardalen. För ett väl fungerande trafiksystem måste anslutande banor i och utanför länet ges tillräcklig kapacitet. Parallellt med Citybanan och med etappvis färdigställande byggs 4-spår på hela sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll, vilken ger ökad kapacitet, snabbare resor och minskade störningar för såväl pendeltåg som regionaltåg mot Västerås, två alternativa sträckningar via Sundbyberg respektive Kista utreds. Det finns behov av förbättrad spårkapacitet också i övriga sektorer. Nynäsbanan får förlängda mötesspår och förlängda perronger. Byggande av dubbelspår Södertälje H – Södertälje har betydelse för pendeltågstrafiken. I ostsektorn genomförs ny tunnelbana till Nacka (till 2025) vilken även avlastar Slussen samt den centrala delen av röd och grön tunnelbanelinje. I nordostsektorn som idag har de lägsta kollektivtrafikandelarna och hög tillväxt genomförs en uppgradering av Roslagsbanan i perioden före 2020. På längre sikt (2020-2030) bör ny spårkapacitet byggas mot Täby/Arninge.

I det särskilda avtalet med Mälardalenregionen och Östergötland om Citybanans finansiering har en överenskommelse gjorts om utbyggnad av spårsystemen i Mälardalenregionen.

Vidga och hålla samman regionen - Ökad kapacitet på europavägar och övriga infarter mot Stockholm

Europavägarna m fl infarter mot centrum har stor betydelse för de nordsydliga förbindelserna och för tillgängligheten till regioncentrum men också för tillgängligheten till regionala kärnor, Arlanda, regionens hamnar mm. De har hög belastning med betydande trängselproblem och med stort behov av ökad bussframkomlighet.

Flaskhalsen på E4/E20 vid Tomtebodavägen-Norrtull-Haga södra påverkar funktionen på en stor del av det centrala huvudvägnätet, köer och trängselproblem sprids långt såväl söderut - längs Essingeleden och Södra länken - som norrut. På kort sikt kan mindre trimningsåtgärder och till ca 2015 kan några kapacitetshöjande åtgärder genomföras på

sträckan. Dessa samordnas också med den planerade överdäckningen av Norra stationsområdet. Även delar av projektet Haga – Kista längs E4 (genomfört fullt ut till 2020) och E18 Frescati-Bergshamra bör genomföras inför Norra länkens öppnande i syfte att undvika att nya flaskhalsar bildas. På längre sikt (klar 2020-2025) kommer förbifarten att bidra till avlastning på Essingeleden och de norra infarterna. Men först när E4-länken byggs (perioden 2020-2030) beräknas trängselsituationen runt Norrtullsområdet vara godtagbar.

Andra infarter med kapacitetsproblem och som åtgärdas före 2020:

- Ny sträckning för E18 Hjulsta-Kista med beräknad byggstart 2008. Längs dagens sträckning finns bl a flera plankorsningar med låg kapacitet och dålig trafiksäkerhet.
- Breddning av E4 Södertälje-Hallunda till 6 körfält bedöms kunna genomföras som trimningsprojekt till 2011.
- På E18 Danderyd – Arninge byggs kollektivkörfält vid sidan av de befintliga 4 körfälten.
- Utbyggnaden av väg 73 Älgviken-Fors fullföljs.
- Längs Värmdövägen väg 222 byggs en ny bro över Skurusundet vilket bl a har stor betydelse för busstrafiken från Nacka/Värmdö.
- Parallellt med genomförandet av förbifarten förbättras framkomligheten på väg 261 Nockeby-Tappström.

På lite längre sikt (efter 2020) prioriteras breddningar på E4 Upplands Väsby-Arlanda och E18 Jakobsberg-Hjulsta, liksom väg 226 Huddingevägen (Huddinge kyrka – Stockholmsgränsen).

Tillgänglighet till regionala kärnor

Ökad tillgänglighet till de regionala kärnorna är en förutsättning för kärnornas utveckling bl a som arbetsplatsområden och för att dessa ska kunna fungera som komplement till regioncentrum.

Till 2020 prioriteras åtgärder som förbättrar kollektivtrafiken till de i RUF 2001 utpekade kärnorna Täby/Arninge (dubbelspår på Roslagsbanan), Kista (förlängd tvärbana Ulvsunda-Kista), Flemingsberg, Skärholmen/Kungens Kurva (spårväg syd) samt Södertälje (dubbelspår Södertälje H-Södertälje C).

Efter 2020 prioriteras byggande av spår som förbinder kärnan Barkarby med Akalla.

Tillsammans med övrig utbyggnad av tvärspårväg skapas en mängd nya förbindelser mellan de radiella pendeltågs- och tunnelbanelinjerna.

Södertörnsleden (med byggstart 2010) tillsammans med förbifarten och Norrortsleden (klar 2009) ökar tillgängligheten till de regionala kärnorna

tvärs igenom de radiella förbindelserna och ger samtidigt förutsättningar för en effektiv stombusstrafik.

Tillgänglighet till Arlanda

Kraven på god tillgänglighet till Arlanda är hög. Ett flertal av de kapacitetshöjande åtgärderna bland dem Citybanan och förbifarten bidrar till ökad tillgänglighet till Arlanda och då särskilt från södra regionhalvan.

Före 2020 prioriteras även en breddning av Rotebro-Stäket (väg 267) samt en ny sträckning för väg 268 Hammarby-Grana. De förbättrade vägförbindelserna på tvären möjliggör även en mer effektiv busstrafik inom nordsektorn.

Med Citybanans utbyggnad skapas även möjlighet till en utökad storregional trafik på Arlandabanan. Trafik söderifrån kan fortsätta mot Uppsala via Arlanda. En utökad pendeltågstrafik på Arlanda är väsentlig för arbetspendlingen till Arlanda.

Tillgänglighet till hamnar och godsknutpunkter

Det finns förutsättningar att effektivisera godstrafiken och förbättra samverkan mellan transportslagen. För det krävs utvecklad transportlogistik, bättre fungerande terminaler men också förbättrad tillgänglighet till dessa.

Ett flertal av de prioriterade åtgärderna i perioden före 2020 bidrar även till förbättrad tillgänglighet till godsknutpunkterna. Av särskild betydelse är byggandet av ny kombiterminal norr om staden kombinerat med investering i ny trafikplats. Närheten till Arlanda och därmed möjligheten att knyta flygfrakten till terminalläget bör utnyttjas. Pågående utbyggnad av Nynäsvägen (väg 73) samt den fortsatta utbyggnaden av Södertörnsleden fram till E4 förbättrar tillgängligheten till Nynäshamn. Efter 2020 breddas och rätas väg 225 mot hamnen i Nynäshamn samt riksväg 77 med koppling till hamnen i Kapellskär. På Nynäsbanan sker en etappvis utbyggnad med ytterligare dubbelspår och förbättrad koppling till stambanan.

God trafikstruktur i regioncentrum - Bättre kollektivtrafik och förbindelser runt staden

Tillgängligheten och kapaciteten på kollektivtrafiken i och runt staden behöver förbättras och moderniseras. Behovet är starkt av förbättrad koppling mellan de radiella transportsystemen och av effektiv trafik som ansluter till nya stadsområden.

I perioden före 2015 prioriteras förlängningen av tvärspårväg Ost till Slussen inklusive ombyggnad av Saltsjöbanan liksom förlängningen från Alvik till Solna station och därefter också vidare till Universitet. Före 2020 byggs förlängningen av tunnelbanan till Karolinska/norra stationsområdet. En utbyggnad av spårväg längs 4:ans stombusslinje med anslutning till den nya planerade stadsdelen vid Värtan kan genomförs efter 2020. Den kan då också kopplas till Lidingöbanan (modernisering av denna prioriteras före 2015). Ny bussterminal vid Slussen (påbörjas före 2015) är av betydelse för Nacka/Värmdöbussarnas koppling till tunnelbanan.

Byggande av Norra länken har påbörjats. När Norra Länken öppnar minskar trafiken utefter tidigare genomfartsgator. Trängselskatten gör det möjligt att upprätthålla en god framkomlighet för busstrafiken och distributionstrafiken i innerstaden.

Flexibla medel för åtgärder som stöder bostadsbyggande

Många bostadsprojekt är beroende av nya eller förbättrade vägförbindelser liksom av utbyggd kollektivtrafik. Ett flertal av de åtgärder som är prioriterade ovan har också denna betydelse. Vid sidan av detta finns det för många bostadsprojekt med behov av förbättrade tillfartsvägar, nya eller förbättrade trafikplatser mm. Dessa åtgärder kan ofta genomföras i samverkan mellan Vägverket och berörd kommun. Ett antal sådana åtgärder är utpekade i underlagsmaterialet. Särskilda medel avsätts för att ge Vägverket förutsättningar att möta behoven i de genomförande av bostadsprojekten. Tidsordning mellan projekt mm bör beslutas i samverkan mellan Vägverket, Länsstyrelsen och berörda kommuner och läggas fast i den rullande genomförandeplaneringen.

4.2 Genomförandeprogram för perioden 2008-2012

Underlag för regeringens ställningstaganden till reviderade planer för perioden 2008-2015 och satsning i närtid samt för regeringens och riksdagens ställningstaganden i inriktningsbeslut för perioden 2010-2019. Kostnader i miljoner kr. Prisnivå 2007 om inte annat anges. Objektredovisning i bilaga 1.

Spår i den nationella banhållningsplanen	Kostnad, mkr	Genomförande	Finansiering/övrigt
Citybanan	16 300	Pågår	Medfinansiering Stockholms stad och landsting samt Mälarlän och Östergötland enligt avtal

Västerhaninge–Nynäshamn	750	Pågår	Landstinget förskotterar
Kraftsamling Mälardalen del i Stockholms län	520	Pågår	
Kallhäll–Barkarby	2 660	Planerad byggstart 2011	
Södertälje hamn–Södertälje C	810	Planerad byggstart 2010	
Kombiterminal norr	550-850		OPS-projekt
Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan, bidrag 50 %	2 300	Planerad byggstart 2010	Landstinget huvudman
- nya fordon, bidrag 50%	570		Landstinget huvudman
Tvärspårväg Solna, bidrag 50%	1 750	Planerad byggstart 2010	Landstinget huvudman
- nya fordon, bidrag 50 %	650		Landstinget huvudman
Dubbelspår på Roslagsbanan, bidrag 50 %	2 000	Planerad byggstart för etapp 1 2010	Landstinget huvudman, kostnad för första etapp ca 500 mkr
- nya fordon, bidrag 50 %	2 000		Landstinget huvudman
Bidrag Tvärspårväg till Kista, 50 %	2 250	Planerad byggstart 2012	Landstinget huvudman
- nya fordon, bidrag 50%	500		Landstinget huvudman
Vägar i den nationella vägtransportplanen	Kostnad, mkr	Genomförande	Finansiering/övrigt
Norra Länken	9 800	Pågår	Stockholms stad medfinansierar 2 200 mkr enligt avtal
E18 Hjulsta–Kista	3 048	Planerad Byggstart 2008	Byggstart kan ske 2008 genom lån från Stockholms stad samt lån från trängselskatten överskott, Stockholms stad medfinansiering enligt avtal.
E4 Södertälje–Hallunda, trimning 6 körfält	250	Planerad Byggstart 2009	Överskottsmedel från trängselskatten
E4/E20 Tomtebodavägen–Norra station–Haga	300	Planerad Byggstart 2010	Överskottsmedel från trängselskatten. Samordning med exploatering vid Norra station.
E4 Förbifart Stockholm, Hjulsta–Häggvik (etapp 1) Prisnivå 2006	5 500	Planerad Byggstart 2012	Projektering finansieras med överskottsmedel från trängselskatten. Genomförs som OPS-projekt/statligt lån
Vägar i länstransportplanen	Kostnad, mkr	Genomförande	Finansiering/övrigt
Norrortsleden	2 130	Pågår	
Väg 73, Älgviken–Fors	1 750	Pågår	Projektet är fördyrat med ca 500 mkr
Väg 259 Södertörnsleden etapp 1 (Haningeleden/ Botkyrkaleden)	1 400	Planerad Byggstart 2010	Genomförs som OPS-projekt/statligt lån.
Väg 267 Rotebro–Stäket	265	Planerad Byggstart 2010	

Bostadsrelaterade projekt	520	2008–2012	I gällande länsplan är bl a 268 Vallentuna centrum, 226 Flemingsberg-Vårsta och 260 Lugnets trafikplats prioriterade
Trimning, Vägverket (nationella/regionala vägar), Stockholm stad, SL, övriga kommuner	ca 400	2008-2012	Överskottsmedel från trängselskatten

4.3 Inriktning för perioden 2013-2019

Fortsatt planeringsarbete kan leda till att utförandet av viss åtgärd förändras. Åtgärder kan komma att etappindelas, det kan bli aktuellt att välja ett enklare eller ett mer omfattande utförande. Den slutliga prioriteringen och fastställandet av när åtgärderna kan genomföras i tid måste därför göras i det kommande arbetet med flerårsplanerna. Överenskommelsen utgör underlag för regeringens och riksdagens inriktningsbeslut samt regeringens planeringsdirektiv inför perioden 2010-2019.

Åtgärder som påbörjas och i huvudsak också slutförs under planperioden. Prisnivå 2007 om inte annat anges.

Spår i den nationella banhållningsplanen	Kostnad, mkr	Finansiering/övrigt
Stockholm C–Sörentorp	390	
Tomtebodabarkarby	5 600	Ev. etappindelning. Alternativa sträckningar utreds. Av banverket antagen medfinansiering 1 000 mkr.
Dubbelspår Nynäsbanan, etapputbyggnad	300-2 000	
Pendeltågsstation Vega, bidrag 50 %	200	Landstinget huvudman
Bussterminal Slussen, bidrag 50%	600	Landstinget huvudman
Lidingöbanan, bidrag 50 %	700	Landstinget huvudman
T-bana Karolinska, bidrag 50 %	1 400	Landstinget huvudman
Spårväg syd, bidrag 50 %	3 000	Landstinget huvudman
Tvårspårväg Solna–Universitetet, bidrag 50 %	2 000	Landstinget huvudman
Vägar i den nationella vägtransportplanen	Kostnad, mkr	Finansiering/övrigt
E4 Förbifart Stockholm (etapp 2) prisnivå 2006	19 500	Vägverket 3 750 mkr, regionalt åtagande (överskott från trängselskatt) samt medfinansiering Stockholm stad 1 250 mkr,
E18/E20 Frescati–Bergshamra	250	
E4 Norrtull–Kista	1 400	

E4 tpl Rosersberg	120	Medfinansiering Sigtuna kommun
E4 tpl Måby	35	Medfinansiering Sigtuna kommun
E18 tpl Roslags Näsby och Viggbyholm	350	Medfinansiering Täby kommun
Busskörväg E18 Danderyd–Arninge	225	
E4/E20 Södertälje–Hallunda, ny bro i Södertälje	1 600	Även lämpligt som OPS-projekt
Vägar i länstransportplanen	Kostnad, mkr	Finansiering/övrigt
väg 76 Förbifart Norrtälje	270	Medfinansiering Norrtälje kommun
väg 222 Skurubron	550	Medfinansiering Nacka och Värmdö kommuner
väg 222 Mölnvik–Ålstäket	25–130	
väg 268 Hammarby–Grana	30–215	Medfinansiering Upplands Väsby och Vallentuna kommuner
väg 261 Nockeby–Tappström	upp till 330	Samordnas i tid med genomförande av Förbifarten
väg 259 Södertörnsleden etapp 2 (Masmolänken)	1 200	Genomförs med medel från trängselskattens överskott och länsplanen samt medfinansiering Huddinge kn. Slutförs efter 2020

4.4 Utblick för perioden efter 2019

Det finns ett större antal angelägna åtgärder som är en del av det samlade systemet i trafiklösningen men som inte beräknas kunna genomföras före 2020. Det är viktigt att arbetet fortsätter med förstudier, utredningar etc för dessa åtgärder i syfte att möjliggöra ett genomförande efter 2020. Nedanstående åtgärder (med undantag för Huvudstaleden) ingår i den effektbedömning fram till 2030 som utförts och som utgör underlag till redovisningen i avsnitt 7. I det fortsatta planeringsarbetet för perioden 2010-2019 bör planeringsansvariga även studera i vilken utsträckning genomförande av dessa åtgärder kan påbörjas före 2020.

Spår i den nationella banhållningsplanen

- Roslagspilen
- Bidrag tunnelbana till Nacka
- Bidrag spårväg längs busslinje 4
- Bidrag T-bana/spårväg Akalla–Barkarby

Vägar i den nationella vägtransportplanen

- E4-länken i Solna
- E4 Upplands Väsby–Arlanda

- E18 Jakobsberg–Hjulsta
- E4 Södertälje – Hallunda, ny sträckning
- Östlig förbindelse*)

Vägar i länstransportplanen

- Väg 226 Huddingevägen
- Väg 225 Lövstalund–Ösmo
- Väg 77 länsgränsen-Rösa
- Huvudstaleden*)

*) Östlig förbindelse och Huvudstaleden ingår ej i överenskommelsen.

4.5 Finansiering av ny infrastruktur

Överenskommelsen omfattar i huvudsak åtgärder med statligt ansvar, alternativt åtgärder där staten är bidragsgivare till kollektivtrafikåtgärder. För ett stort antal åtgärder finns också åtaganden från kommuner, lokalt näringsliv mm att bidra genom medfinansiering. Till den regionala medfinansieringen räknas även överskottet från trängselskatten. Sammantaget är det lokala och regionala åtagandet i genomförandet av överenskommelsen av en betydande omfattning. Detta innebär inte någon ny princip, medfinansiering av infrastrukturobjekt har förekommit under längre tid i Stockholmsregionen och byggt på frivilliga beslut från kommunerna baserade på deras bedömning av projektens angelägenhet i varje särskilt fall.

Även fortsättningsvis måste varje enskilt objekt prövas i särskild ordning. De ekonomiska förutsättningarna för kommuner och landsting den kommande planperioden (2010–2019) är osäkra. Det är inte säkert att kommun- och landstingsintäkterna räcker till för att klara framtidens efterfrågan på välfärdstjänster och ingen aktör kan därför utgå från att det på lokal eller regional nivå alltid finns utrymme för ekonomiska åtaganden som i normalfallet åligger den statliga nivån.

Större åtgärder med avtalad medfinansiering

Citybanan	Stockholm stad och län	4,3 mdkr
	Mälardalslänen och	
	Östergötland	2 mdkr
Norra länken	Stockholm stad	2,2 mdkr
E18 Hjulsta-Kista	Stockholm stad	680 mkr

Åtgärder där kommun eller annan part uttalat vilja att bidra till finansieringen

Stockholms läns landsting	Investeringar i kollektivtrafik
Stockholm stad	Förbifart Stockholm
Haninge kommun	Tvärbana till Kista
Huddinge kommun	Pendeltågsstation Vega
Nacka och Värmdö kommuner	Trafikplats Vega
Norrtälje kommun	259 Södertörnsleden
Sigtuna kommun	222 Skurubron
Sigtuna kommun och Kilenkrysset	77 Förbifart Norrtälje
Täby kommun	E4 Trafikplats Måby
	E4 Trafikplats Rosersberg
Vallentuna kn	E18 Trafikplatser Roslags-Näsby och Viggbyholm
Vallentuna och Upplands Väsby kn	268 Vallentuna centrum
	268 E4 - Grana

För ovan uppräknade objekt har viljeyttringar om medfinansiering/förskottering givits som underlag till överenskommelsen. Inför regeringens beslut om infrastrukturproposition bör avsiktsförklaring tecknas mellan berörd kommun och staten (Vägverket respektive Banverket). I senare skede, inför genomförande, bör ett civilrättsligt bindande genomförandeavtal tecknas mellan parterna.

Landstingets huvudansvar för utbyggnad av kollektivtrafik

I överenskommelsen har angivits åtgärder som landstinget har prioriterat och som är väsentliga för den samlade måluppfyllelsen. Landstinget söker som huvudman bidrag för utbyggnad av regionala kollektivtrafikanläggningar hos Banverket. Bidragsobjekten inordnas i kommande Banhållningplan..

Åtgärder för vilka OPS-upphandling förordas

- Södertörnsleden
- Förbifarten etapp 1 Hjulsta –Häggvik
- Kombiterminal norr
- Även projekten ny bro i Södertälje och ny väg Södertälje-Hallunda bedöms lämpliga som OPS-projekt.

Finansiering med vägavgifter

Huvudstaleden och Östlig förbindelse är projekt som båda prioriterats såväl i RUFSS som Stockholmsberedningen. Dessa vägprojekt omfattas inte av denna överenskommelse och har inte bedömts rymmas inom nuvarande statliga ramar före 2025. För båda dessa projekt har möjligheten till OPS-upphandling kombinerat med finansiering via vägavgifter lyfts fram av intressegrupper. Vägverket och berörda kommuner bör tillsammans pröva möjlighet och lämplighet till sådant genomförande och avgiftsfinansiering. Ett eventuellt genomförande kräver prövning och beslut enligt gällande lagstiftning inkluderande studie av alternativa sträckningar mm.

Överskott från trängselskatten

Statlig skatt fram till 2010. I direktiven och i riksdagens beslut anges att överskottet från trängselskatten ska användas till finansiering av vägåtgärder. Efter lagändring 2011 ska trängselskatten bli en kommunal skatt. I överenskommelsen anges en huvudsaklig användning fram till och med 2010 och en principiell inriktning för nyttjandet av överskottet även för tiden därefter vilket bekräftas i denna överenskommelse. Efter att trängselskatten efter 2010 blivit kommunal/regional måste dess nyttjande till investeringar i statlig infrastruktur bekräftas i avtal.

Förbifartens finansiering och genomförande

Med de finansiella förutsättningar som råder krävs ett antal olika finansieringsformer för ett projekt av den storleksordning som Förbifart Stockholm är. I uppdraget till förhandlingsmannen angav regeringen att nettointäkten från trängselskatten bl a ska användas för att finansiera Förbifarten. Det räcker dock inte. Utöver detta förutsätter denna överenskommelse statlig finansiering genom anslag, direktavskrivning samt att en del av Förbifarten kan genomföras som ett OPS-projekt. Utöver detta måste Stockholms stad rikta ett bidrag till projektet.

I denna överenskommelse förklarar sig staden beredd att skjuta till ett fast belopp som indexsäkras. Trängselskattemedel reserveras för den del överenskommelsen avser. Om användningen av trängselskattemedel genom beslut riktas till andra satsningar faller det på den part som fattar det beslutet att tillförsäkra projektet Förbifart Stockholm, genom ett samtidigt beslut, motsvarande finansiering.

Finansiering av Förbifart Stockholm sker enligt följande:

Etapp 1 Hjulsta-Häggvik

- OPS (alternativt statligt lån i riksgälden).

Avbetalningen av OPS-delen tar i anspråk statliga medel. Stockholms stad förklarar sig i denna överenskommelse beredd att för sin del arbeta för att OPS-projektet kan delfinansieras via lokaliseringvinster. I särskilda avtal bör övriga berörda kommuner förklara motsvarande vilja att bidra till att lokaliseringvinster kommer projektet till godo.

Etapp 2 Skärholmen-Hjulsta

- Staten finansierar inom vägverkets ram, 3,75 miljarder kr.
- Kommunal medfinansiering Stockholms stad 1,25 miljarder kr.
- Kommunal/regional medfinansiering (till större eller mindre del via trängselskatt inklusive avgift på Essingeleden efter öppnandet 2022).

Som underlag för överenskommelsen har vägverket gjort följande beräkningar. Intäkter från trängselsavgiften kan täcka kostnader för lån samt drift och underhåll för förbifarten (totalt 15,5 miljarder kr av byggkostnaden täcks via avgifter) och återbetala dessa till 40 år efter beräknat öppnande 2022. Såväl byggkostnad som intäkt från trängselskatt har räknats upp med årlig indexuppräknings.

Trängselskatt 2013-2021, 450 miljoner kr per år

Trängselskatt från 2022, 500 miljoner kr + Essingeleden 270 miljoner kr.

Trängselskatten är en kommunal/regional medfinansiering. Efter 2010 kommer ansvaret (enligt överenskommelsen avsnitt 6) föras över till kommun/region..

Parterna delar uppfattningen att Förbifarten även är ett viktigt kollektivtrafikstråk i regionen. Vid genomförandet ska lösningar sökas som ger goda kollektivtrafiklösningar såväl i nuvarande E4 Södertäljevägen som den tillkommande Förbifart Stockholm.

De förberedande arbeten som krävs i form av utredningsarbete är Stockholms stad beredd att delfinansiera för att kunna tidigarelägga byggstarten. Denna överenskommelse bygger på att etappen Hjulsta-Häggvik startar 2012 och att hela Förbifart Stockholm öppnas för trafik 2022.

Överenskommelsen berör principer kring finansiering och genomförande av Förbifart Stockholm. Ett särskilt genomförandevalt krävs där Förbifartens finansiering, genomförande, anslutningar, gestaltning m.m. fastställs.

5. Miljö- och övriga åtaganden

Regionen har en unik möjlighet att genom moderna tekniska lösningar, strategiskt nytänkande och partnerskap mellan olika samhällsaktörer bygga en hållbar infrastruktur. Denna ska möjliggöra snabba resor inte minst genom en utbyggd kollektivtrafik som bidrar till en minskad påverkan på klimatet. Regionen ska vara ett föredöme när den pågående klimatförändringen diskuteras, vilket kräver ett offensivt tänkande kring miljön.

En av överenskommelsens vägledande utgångspunkter är möjligheterna att bidra till att nationella och regionala mål för miljö och tillväxt uppfylls bättre. Båda begreppen rymmer stora utmaningar. De mest uppenbara är behovet av att klara anpassningen till de krav på omställning som klimathotet reser samtidigt som regionens befolkning och transportbehoven fortsätter att växa i snabb takt. I detta avsnitt anges de olika åtgärder parterna kommit överens om att genomföra för att driva på utvecklingen och bidra till måluppfyllelsen av de nationella miljö kvalitetsmålen. De nationella miljö kvalitetsmålen är antagna av riksdagen och utgör inriktningsmål för arbetet med miljömål. De 16 nationella miljö kvalitetsmålen är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

De tre mest relevanta miljö kvalitetsmålen för överenskommelsen är Begränsad miljö påverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö. Miljömålet Begränsad klimatpåverkan ska vara uppfyllt först år 2050. De övriga har målar 2020. Förhandlingsuppörelsen har en tidsmässig utsträckning till år 2030. Detta ställer särskilda krav på att överenskommelsen är långsiktigt robust. Arbetet med genomförandeplanerna ska beakta

eventuella förändringar av miljökvalitetsmålen, samt ge förutsättningar för de kraftfulla behov av åtgärder som konstateras i de nationella och regionala miljömålsuppfyllningarna. Vart fjärde år gör Miljömålsrådet en samlad utvärdering av miljömålsarbetet i Sverige. Under 2008 påbörjas en fördjupad utvärdering av såväl nationella mål som regionala mål samt av själva miljömålssystemet. Denna andra utvärdering ska lämnas till regeringen 2008. Utvärderingen kan leda till förändringar och tillägg. Resultaten utmynnar i en miljömålsproposition 2009. Överenskommelsen bör ta sin utgångspunkt i gällande nationella miljökvalitetsmål. Vid förändringar av miljökvalitetsmålen till följd av beslut i riksdagen bör överenskommelsen följa dessa.

De av länsstyrelsen beslutade regionala miljömålen har mållår 2010, se bilaga 2. I överenskommelsen åtar sig parterna att genomföra ett antal konkreta åtgärder, som på ett kraftfullt sätt bidrar till måluppfyllelsen. Vår viktigaste utmaning är att begränsa klimatpåverkan och nå målet om att till 2010 minska utsläppen av koldioxid från dagens 3,3 till 3,1 ton per person och år.

De regionala miljömålen måste förädlas och utvecklas av staten tillsammans med landstinget och länets kommuner, så att utsläpp av koldioxid, kväveoxid och partiklar ytterligare begränsas fram till 2020. Den kommande Klimatpropositionen och riksdagens beslut med anledning av den ska ge vägledning i detta arbete. Arbetet ska vara avslutat under 2009.

Länets kommuner åtar sig att inrätta en kommunövergripande miljömålspanel, med uppdrag att bereda kommande regionala mål i dialog med länsstyrelsen och Stockholms läns landsting. En expertpanel följer upp arbetet och föreslår åtgärder som beslutas och genomförs av kommunerna efter behandling i den regionala miljömålspanelen.

En annan utgångspunkt för överenskommelsen är den breda samsyn som råder kring analyser och strategier i Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen. Genom samordning i planering och byggande kan kommuner och regionala aktörer bidra till en mer transporteffektiv stadsbygd. Särskilt viktigt är att bebyggelsens utspridning begränsas och att kollektivtrafikens utbyggnad stöds av och samordnas med framväxten av en bebyggelse med hög täthet. Genom överenskommelsen åtar sig parterna att följa dessa strategier.

Av målen framstår klimatmålen som särskilt krävande. I underlaget till överenskommelsen, avsnittet "Hur kan trafiksystemet klimatanpassas?" utvecklas förutsättningarna för hur klimatmålen kan nås. Efter att riksdagen tagit ställning till regeringens klimatproposition bör ett

långsiktigt åtagande avseende utsläppen för Stockholmsregionens transportsystem fastställas.

Vetenskapen säger idag att för att klara en max 2 gradig global temperaturhöjning får inte halten CO₂ i atmosfären stiga mer än till 400-450 ppm. För att klara detta bedömer Europeiska rådet att utsläppen från industrialiserade länder måste minska med 30 procent till år 2020 och 60-80 procent till år 2050. EU har antagit ett ensidigt åtagande om 20 procent utsläppsminskning (basår 1990) men är beredda att minska med 30 procent om andra industrialiserade länder gör samma åtagande. Mot denna bakgrund anser parterna att Stockholmsregionen ska ha målet att sänka utsläppen för vägtrafiken i Stockholms län med 30 procent till 2030.

5.1 Åtgärder för att främja måluppfyllelsen avseende klimatpåverkan

Regionens parter åtar sig att genomföra åtgärder som stimulerar annat resande och andra transporter än med bil (mobility management) för att utveckla transporteffektiva lösningar i hela samhället, t.ex. information, stöd för planering, anpassade IT-lösningar, samordnat utnyttjande eller anpassningar av befintlig kollektivtrafik eller infrastruktur.

Regionens parter åtar sig att ställa miljökrav vid upphandling av transporttjänster. Regionens parter tar de initiativ som krävs för att ett enhetligt betal/taxsystem för all kollektivtrafik över länsgränserna ska kunna förverkligas.

Flertalet åtgärder avseende minskad klimatpåverkan är avhängig regeringens engagemang och intresse. Utan aktivt stöd från regeringen kan inte miljöåtgärderna få nödvändiga effekter.

Regeringen bör:

- formulera delmål för klimatpåverkan på medellång sikt, 2020, och mål för 2050,
- införa CO₂-differentierat förmånsvärde på tjänstebilar,
- vidareutveckla användandet av CO₂-baserade fordonsskatt, t.ex. att använda någon form av progressiv utformning,
- införa kilometerskatt för tunga fordon, som inte drivs med miljövänliga bränslen,
- införa en miljöbilspremie för tunga fordon,
- tillförsäkra att företag kan subventionera att de anställdas arbetsresor med kollektivtrafik, utan att de belastas med av sociala avgifter eller att subventionen förmånsbeskattas,

- ge Ban- och Vägverket i uppdrag att gemensamt utarbeta krav och metoder för en ökad energi- och CO₂-effektivt i byggande och drift av transportinfrastruktur,
- ge Vägverket i uppdrag att aktivt verka för en enhetlig nationell miljöbilsdefinition,
- fortsätta med ett investeringsstöd för satsning på alternativa bränslen i regionen inkluderande kraftig utbyggnad av produktion och distribution av biogas.

5.2 Åtgärder för att främja måluppfyllelsen avseende luftkvalitet

- Staten och regionen bör i samråd säkerställa att gällande åtgärdsprogram fullföljs utan ytterligare fördröjningar.
- Regeringen bör åta sig att snarast besluta om lämpligt styrmedel för att begränsa dubbdäcksanvändningen och i övrigt analysera vilka åtgärder som krävs för att begränsa partikelutsläpp från vägtrafiken.
- Regionens kommuner åtar sig att utreda vilka åtgärder som krävs för att eventuella kvarstående överskridanden längs gatunäten ska försvinna.
- Parterna bör åta sig att utveckla användningen av miljözoner inom regionen. Förutsättningarna för att inrätta miljözoner för andra områden än Stockholms innerstad bör utredas liksom den nuvarande miljözonens omfattning och emissionskrav. Möjligheten att utveckla regelverket så att även lätta fordon omfattas av bestämmelserna bör studeras.
- Staten bör lägga förslag om en differentierad trängselskatt, som blir högre för fordon som ger större negativ miljöpåverkan, exempelvis fordon som saknar katalysator.

5.3 Åtgärder för att främja måluppfyllelsen avseende buller

- Staten, i form av Ban- och Vägverket, och regionens parter bör gemensamt utarbeta ett handlingsprogram mot buller i länet. Handlingsprogrammet bör klargöra regionens förhållningssätt till buller i en växande storstadsregion, där behovet är stort av att bygga såväl infrastruktur som attraktiva och täta bostadsmiljöer. Genom handlingsprogrammet bör säkerställas att takten i väg- och banhållarnas åtgärdsarbete ökar väsentligt. Programmet bör även syfta till att säkerställa s.k. tysta rekreativmiljöer.

5.4 Åtgärder för att främja måluppfyllelsen avseende transportsektorns inverkan på tätortsnära natur- och kulturmiljöer

- Regionens parter åtar sig att inom ramen för det pågående regionplanarbetet öka insikten om de tätortsnära natur- och kulturmiljöernas - de gröna kilarnas - långsiktiga värde för stockholmsregionens befolkning och för regionens attraktionskraft. Inriktningen bör vara att säkerställa områdets funktion och

kvaliteter.

- De högst prioriterade åtgärderna för länet i trafikverkens gemensamma åtgärdsprogram för barriäreffekter av vägar och järnvägar bör fullföljas.
- Parterna bör så långt möjligt säkerställa att de bestående skador på Storstockholms tätortsnära natur- och kulturmiljöer, som inte kan undvikas vid utbyggnad av ny trafikinfrastruktur på olika sätt kompenseras.

5.5 Åtgärder för att främja ny bebyggelse i goda transportlägen

Tillämpning av miljökvalitetsnormen avseende buller leder till stora osäkerheter i planprocessen i främst i de större städerna. Miljöbalkskommittén har i sitt slutbetänkande anvisat ett förhållningssätt till tillämpning av bl.a. miljökvalitetsnormen för exempelvis buller som gör det möjligt att inta ett kompensatoriskt förhållningssätt vid tillämpningen. Detta förslag har ännu inte medfört någon lagändring.

Det är av stor vikt för planeringen i storstadsområden att med avvägda planeringshänsyn kunna utnyttja goda lägen för bebyggelse och trafikinfrastruktur. Regeringen bör genomföra de av miljöbalkskommittén framförda ändringsförslagen.

Det är eftersträvansvärt att tät bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen kommer till stånd. Tillämpningen av generella miljökvalitetsmål vid planering av bebyggelse i storstadsområdets tätare delar kan innebära att bebyggelse i goda lägen inte kommer till stånd.

- Regeringen bör föreslå lagändringar i enlighet med miljöbalkskommitténs förslag.
- Regionens parter förbinder sig att så långt möjligt planera och bygga i goda kollektivtrafiklägen.

5.6 Åtgärder för att främja miljösituationen och tillgängligheten för Arlanda

Utsläppstaket i tillståndet för tredje banan kräver kraftigt förbättrade kollektivtrafiklösningar för alla persontransporter till och från Arlanda, såväl arbetsresor som för flygresenärer. Bussar som trafikerar terminaler och arbetsområden måste vara biogas- eller etanoldrivna, gå ofta och till många ställen under den tid arbete pågår på flygplatsen (d v s nästan hela dygnet). Regionens parter anser att Arlandas betydelse för tillväxten och möjligheten att få ytterligare etableringar av företag m m inte kan överskattas. Flygets utvecklingsmöjligheter får inte slösas bort med miljöbelastande anslutningsresor till och från flygplatsen.

Tågtrafiken till Arlanda utvecklas i syfte att öka tillgängligheten.

Den nuvarande tågtrafiken på Arlanda kan delas upp i följande kategorier:

- Flygpendeltrafiken med direkttrafik Stockholms Central – Arlanda och de två särskilda stationerna för Arlanda Express
- Långväga tåg med stopp vid stationen Arlanda Central.
- UL´s pendeltåg Gävle-Uppsala-UpplandsVäsby med stopp vid Arlanda Central.

I den transportpolitiska utvärdering - som A-banan Projekt AB har genomfört - anges bl.a. att flygpendeltrafiken kommer att behålla sin andel av det totala resandet och växa med trafikutvecklingen på flygplatsen. Den interregionala trafiken har stora förutsättningar att växa. Störst utvecklingspotential har regional och storregional trafik.

Utvecklingsmöjligheter på kort och medellång sikt

UL och SL planerar att förlänga UL´s trafik till Solna för att där vända Upplandspendeln. En sådan trafik kommer att utvidga pendeltågstrafiken på Arlanda för området norr om Stockholms central. Behov av åtgärder i banan behöver utredas.

Ett starkt önskemål från Mälardalslänen är att öka möjligheterna att resa utan byte mot Arlanda. En möjlighet är att låta vissa tåg från Västerås på Mälarbanan vända vid Stockholms central för att gå mot Arlanda-Uppsala. Även vissa tåg från Svealandsbanan skulle kunna förlängas mot Arlanda-Uppsala.

Andra utvecklingsmöjligheter som diskuteras är att SLs pendeltåg förlängs till Uppsala och att SJs nuvarande trafik med dubbeldäckartågen på sträckan Gävle-Linköping utökas i syfte att ersätta SJs Uppsalapendel.

En stor del av koldioxidutsläppen från Arlanda är relaterade till arbetsresor med bil, varav en stor del går mellan exempelvis Sigtuna/Märsta och flygplatsen. Ett samarbete bör inledas mellan berörda kommuner, Luftfartsverket och SL i syfte att ta fram förslag på hur biltrafiken på dessa sträcka kan minska och kollektivtrafiken öka.

Utvecklingsmöjligheter på längre sikt

När Citybanan och andra förstärkningsåtgärder är tagna i trafik kring 2016/17 öppnar sig nya möjligheter att utöka den storregionala och regionala trafiken på Arlanda. Sådana trafikökningar bör ske med dels Mälardalstrafiken i sin helhet och dels med pendeltågstrafiken i Stockholms län.

Arlandabaneavtalet

Den skisserade utvecklingen av tågtrafiken på Arlanda kan inte ske inom ramen för gällande Arlandabaneavtal. Staten bör genom A-banan Projekt AB med A-Train AB förhandla fram och gemensamt komma överens om förändringar i avtalet. Om sådana förhandlingar inte leder till resultat bör staten utnyttja den option om att avbryta avtalet som föreligger. Dessutom bör Banverket ges i uppdrag att aktivt stödja de redovisade åtgärderna.

5.7 Förbättra och underhålla befintlig infrastruktur

Trafiksystemen i Stockholm är utsatta för en hård belastning. Behovet av en hög nivå på drift och underhåll är därför särskilt angelägen. Driftavbrott och nedsatt funktion får också särskilt stora effekter i system som ligger på eller nära kapacitetsgränsen. Eftersläpningen i underhåll och reinvesteringar är betydande. Därtill kommer att föreslagna utbyggnad av nya anläggningar ytterligare kommer att öka behoven av driftmedel. Driften av tunnelanläggningar är särskilt resurskrävande. Det finns ett generellt behov av ökade medel för underhåll av befintlig infrastruktur på såväl kommunal som statlig nivå.

Parterna förbinder sig att långsiktigt prioritera drift och underhåll.

Trimningsåtgärder på vägsystemet, mindre investeringar, nya körfält, ombyggnad i korsningar, väginformatik, förbättrad trafikstyrning och stöd att effektivisera transport- och reseefterfrågan m m har visat sig vara särskilt kostnadseffektiva.

Vägverket, Stockholms stad, SL och övriga kommuner förbinder sig att genomföra denna typ av åtgärder.

6. Trängselskatten

Syfte och effekter

Trängselskatten har två syften, den ska dels verka begränsande på trafiken till och från Stockholms innerstad dels ska överskottet finansiera nyttiga vägåtgärder. Försöket visade att trängselskatten är ett effektivt medel för begränsningen av trafik till/från och även i innerstaden, där trafikmängderna kan hållas på en nivå som ger ett effektivt utnyttjande av trafiksystemet. Genom att förändra taxan och även området som trängselskatten avser kan framkomligheten i gatunätet hållas på en optimal nivå. Staten bör tillsammans med berörda kommuner se över tullstationernas placering i syfte att både förbättra trafiksystemet och säkra intäkter. Uppföljningen av systemet ska ge underlag för eventuella förändringar. Förändringar av taxan och berört område ger även en

ökning av intäkterna som i sin tur kan användas i utbyggnaden av trafiksystemet.

Förändringar som ska genomföras i närtid

Miljöbilsundantaget har i trängselskattelagen angetts gälla fordon med miljövänligt framdrivningssätt (el, gas eller etanol). Syftet med undantaget är att premiera användning av miljövänliga fordon. Med en ökande andel miljöbilar som får undantag från trängselskatten minskar den trafikstyrande effekten. Miljöbilsundantaget har haft en viktig uppgift för att främja en ökad användning av miljöbilar i Stockholmsregionen. Emellertid skapar den statliga klimatpolitiken – genom koldioxidskatt, miljöbilspremie och andra framtida åtgärder - i växande utsträckning tillräckliga drivkrafter för att denna utveckling ska fortsätta och stärkas. En situation där en mycket stor andel av biltrafiken undgår trängselskatt är inte långsiktigt önskvärd ur miljösynpunkt eftersom den riskerar att förvärra lokala miljöproblem. Samtidigt är det angeläget att personer som investerat i miljöbilar ges rimliga och förutsägbara villkor. För att utveckla trängselskattens miljöstyrande funktion föreslås en differentiering med högre trängselskatt för särskilt miljöstörande fordon samtidigt som miljöbilsundantaget avvecklas till 2012.

Mot denna bakgrund och att det finns mer verkningsfulla stimulansåtgärder bör det nuvarande undantaget för nyregistrerade miljöbilar förkortas fr o m en viss tidpunkt (årsskiftet 2008/2009). Befintliga miljöbilar får behålla undantaget till 2012.

Lidingöregeln utformades för att trafik till och från Lidingö skulle kunna ta sig avgiftsfritt ut på det nationella vägnätet. Med det utvidgade syftet med trängselskatten att även bidra till finansieringen av vägprojekt och inte enbart motverka trängsel i Stockholms innerstad är det skälet inte längre lika relevant. Den dämpning av trafiken som trängselskatten ger, medför ju fördelar för Lidingö i form av viss dämpad trafik. Effekterna av ett borttagande av Lidingöregeln ger en lindring på administrationen och driften av trängselskattesystemet som kan beräknas till ca 5-10 miljoner kronor per år i kostnadsminskning. En sådan ändring medför inte någon större förändring i de totala intäkterna från "lidingötrafikanter" men väl att en annan kategori får betala respektive slipper betala. Praktiskt innebär detta att betalstationerna vid Ropsten tas bort. Den förhållandevis stora förenklingen och driftkostnadsminskningen motiverar att Lidingöregeln tas bort. Vilket innebära att Lidingö kommer att ingå i det område där trängselskatt tas ut.

En ofullkomlighet i systemet som konstaterades i utvärderingen av försöket är att trafik i relationen **Tranebergsbron –Essingeleden** norrut passerar två betalstationer och därmed får betala dubbel avgift under avgiftstid. En möjlighet är att införa en regel liknande Lidingöregeln för

trafik i den beskrivna riktningen. Vägverket har utrett frågan och anger att en sådan regel blir enklare att administrera än Lidingöregeln och att merkostnaden och intäktsbortfallen är försumbara. Detta motiverar ett införande av en undantagsregel för trafik Tranebergsbron - Essingeleden norrut.

- **Fakturering** kräver lagändring som håller på att beredas av Finansdepartementet med proposition till riksdagen för genomförande 2008.

Det har diskuterats att **motorcyklar** ska bli avgiftspliktiga. Vägverket har översiktligt undersökt möjligheterna för detta men har kommit till slutsatsen att avgiftsbelägga motorcyklar kommer att skapa en hel del problem som kan sammanfattas enligt följande:

- större krav på fotografierna som kan ge integritetsproblem då andra än motorcyklar blir avbildade som t.ex. gående, cyklister,
- därtill kan det bli trafiksäkerhetsproblem p g a mc-förare som utövar otillåten slalomkörning och "terrängkörning" vid avgiftsstationerna.

Förändringar i avgiftsnivåer och tidsperioder har diskuterats. Sådana förändringar bör avvakta de utvärderingar som ska göras av systemet. Den föreslagna beredningen för överenskommelsens skötsel ska omhänderta denna fråga.

Betalning endast vid infart i området har diskuterats. Enligt utredningar som gjordes under försöket visade det sig att den dämpande effekten i eftermiddagens rusning uteblir om "utfart blir gratis". Detta förslag förkastas därför. Staten bör undersöka hur transporter med **färdtjänst** ska kunna undantas från trängselskatt.

Budget för användning av trängselskattens överskott

Trängselskattens budget och användning läggs fast av riksdagen efter regeringens förslag i den årliga budgetpropositionen. Detta förslag ska utarbetas av och förankras i regionen av den föreslagna beredningen. För år 2008 med utblick för åren 2009 och 2010 lägger Stockholmsförhandlingen fast den detaljerade användningen av trängselskattemedlen enligt följande:

	2008	2009	2010
Nettointäkt från trängselskatten	202 mkr	410 mkr	460 mkr
Lån till aktuella projekt:			
Södertörnsleden	30 mkr	50 mkr	50 mkr

E18 Hjulsta-Kista		112 mkr	
Finansiering			
Trimningsåtgärder	100 mkr	68 mkr	125 mkr
Förbifart Stockholm	72 mkr	100 mkr	100 mkr
E4/E20 Södertälje-Hallunda		80 mkr	100 mkr
E4/E20 Tomtebodahaga S			35 mkr
Ofördelat			50 mkr

”Lån” till aktuella projekt bokförs så att de kan återföras till finansieringsändamål vid senare tillfällen genom ”återbetalning” vid senare tidpunkter i investeringsplanerna (nationella vägplanen och länsplanen).

7. Överenskommelsens konsekvenser för miljö och tillväxt

Länsstyrelsen har genomfört en konsekvensanalys av de i överenskommelsen föreslagna infrastrukturinvesteringarna och av den utvecklade kollektivtrafik som möjliggörs av dessa investeringar samt av utökade trängselskatter på en eventuell ny Östlig förbindelse och Essingeleden. Konsekvensanalysen inkluderar inte de föreslagna trimningsåtgärderna, inte heller de åtgärder som diskuterats i miljöåtagandet. Konsekvensanalysen baseras på modellanalyser av trafiksituationen i högtrafik som utförts av konsult under oktober 2007 på preliminära antaganden om åtgärderna i överenskommelsen. En utförligare redovisning görs i underlagsmaterialet. Dessutom finns konsultens arbete redovisat i en särskild rapport som ingår i underlaget till överenskommelsen.

Länsstyrelsens sammanfattande bedömning:

Omfattningen av resor och transporter i framtidens regionala transportsystem kommer i hög grad att påverkas av andra faktorer än de åtgärder som ska konsekvensbeskrivas. För att kunna dra slutsatser om åtgärdernas konsekvenser redovisas nedan den utveckling som kan prognostiseras utifrån andra faktorer separat. Konsekvenserna av åtgärderna beräknas genom att jämföra ett genomförande av åtgärderna med vad som händer om åtgärderna inte är genomförda vid samma tidpunkt.

Givet samma priser för att resa som idag kommer befolkningstillväxten och den ekonomiska tillväxten i Stockholmsregionen fram till år 2030 i

sig att medföra att vägtrafiken ökar med upp mot 77 procent och resandet med kollektivtrafiken med 30 procent.¹ Kollektivtrafiken kommer alltså att tappa andelar till vägtrafiken. Om inga åtgärder sker kommer trängseln på vägar och spår att bli mycket omfattande och allvarligt begränsa möjligheten för regionen att fungera ekonomiskt och socialt.

Överenskommelsen innebär att vägnätet i stor sett utvecklas i takt med regionens tillväxt sett under perioden fram till 2030 samtidigt som den ger utrymme för en snabbare standardhöjning i kollektivtrafiksystemet särskilt perioden fram till år 2020.

Infrastrukturåtgärderna och den utvecklade trafikeringen med bussar och tåg innebär att den genomsnittliga reshastigheten med kollektivtrafik ökar påtagligt från dagens knappa 22 kilometer/timme till över 26 km/timme år 2030.² För de lokala resorna med kollektivtrafik påverkas restiden i mindre utsträckning. För bil blir reshastigheten oförändrad jämfört med idag, d.v.s. omkring 33 km/tim.

Åtgärderna i infrastruktur, kollektivtrafik och trängselskatten innebär att antalet resor med kollektivtrafik ökar med några procent, medan antalet bilresor inte påverkas. Däremot ökar reslängderna för alla trafikslag och då mest för kollektivtrafikresorna. Sammantaget innebär det att åtgärderna i överenskommelsen ökar resandet med kollektivtrafik (mätt i personkm) med drygt 10 procent. Motsvarande ökning av vägtrafiken stannar på knappt 3 procent. Åtgärderna innebär tillsammans med den befolkningstillväxt och ekonomiska tillväxt som väntas fram till år 2030 att vägtrafiken ökar med över 80 procent och resandet med kollektivtrafik med 44 procent jämfört med referensåret.

Trots det ökade kollektivtrafikresandet jämfört med idag innebär åtgärderna i överenskommelsen att beläggningen på tåg och bussar kan hållas i stort sett oförändrad fram till år 2030.

Investeringarna i infrastruktur, den utökade kollektivtrafiken och trängselskatten kan år 2030 halvera trängseln i vägnätet, mätt som antal bilpassager över trånga vägavsnitt, jämfört med om åtgärderna inte genomförs. Trenden med ökad vägtrafik leder däremot till att trängseln, trots åtgärderna, ökar över tid. Analysen visar att antalet bilpassager över trånga vägavsnitt kommer att öka femfaldigt på 30 år, trots trängselskatter i innerstaden, på Essingeleden och på en ny Östlig förbindelse. Troligen är ökningen av trängseln dock något högt

¹ Referensåret i jämförelsen är befolkning och ekonomi år 2000 samt trafiknät 2007.

² Avser total restid inklusive gångtid, väntetid och bytestid.

beräknad, bl.a. har effekten av de trimningsåtgärder som föreslås i vägnätet inte beaktats. Trängseln i de centrala delarna av regionen bedöms hållas tillbaka till följd av åtgärderna i överenskommelsen.

Åtgärderna i överenskommelsen ger stora förbättringar av tillgängligheten för alla resandegrupper och skapar därigenom förutsättningar för regionens fortsatta tillväxt och sociala sammanhållning. Utmaningen att i regionen inrymma en stad med ytterligare en halv miljon invånare ser alltså ut att kunna mötas. Därtill skapar åtgärderna i överenskommelsen en tillgänglighet till fler målpunkter för länsinvånarna. Nyttan av denna utveckling ökar allt eftersom åtgärderna genomförs och kan för år 2030 skattas till 4,4 miljarder kr per år.

Den samlade trafiklösningen ger generellt sett små effekter på olyckstalen år 2030. Lokalt kan förbättringar ske, medan det totala trafikarbetets ökning leder till en generellt ökad riskexponering. Analysen visar att de svåra olyckorna minskar något och de lindriga olyckorna ökar.

Kvinnors och mäns behov och värderingar ska tillmätas lika värde vid utformningen av transportsystemet. Det finns en viss skillnad i val av färdmedel mellan könen, exempelvis tenderar kvinnor i högre grad än män att välja att resa med kollektivtrafik. Att överenskommelsen innebär relativt sett större förbättringar för dem som reser med kollektivtrafik än för dem som reser med egen bil kan därför tolkas som att överenskommelsen svarar mot kvinnors behov lika väl som mäns behov. Goda effekter inom miljö och trafiksäkerhet värderas högre av kvinnor än män. Eftersom åtgärdernas effekter på dessa områden är små kan möjligen överenskommelsen beskrivas som neutral från jämställdhetssynpunkt.

Effekterna för utsatta grupper som funktionshindrade, barn och äldre är svåra att belysa i ett skede när det mer handlar om principlösningar än färdigutformade projekt. Investeringar i moderna terminaler och informationssystem samt nya kollektivtrafikfordon borde dock kunna innebära väsentliga förbättringar för dessa trafikantgrupper.

Åtgärderna i överenskommelsen innebär att utsläppen av partiklar och kvävedioxid ökar marginellt, jämfört med om åtgärderna inte genomförs, men om alla andra faktorer är lika. Däremot kommer de stora trafikflödena att flyttas utåt och de centrala delarna av regionen att avlastas, vilket torde minska hälsoeffekterna på befolkningen eftersom det är fler som bor nära vägarna i de centrala delarna av regionen. Som ett

exempel kan nämnas att partikelutsläppen från avgaser blir drygt 8 procent större utanför tätortsområdena år 2030 medan de däremot minskar med 3 procent i innerstaden. Det är nödvändigt att ytterligare åtgärder vidtas för att minska utsläppen från vägtrafiken. Exempelvis måste dubbfria vinterdäck användas i högre utsträckning och nya fordon måste uppfylla långtgående avgaskrav.

Även för trafikbuller innebär omfördelningen av trafikmängderna att bostadsområden avlastas från buller. Nya vägar byggs med högre krav på bullerreduktion än vad som kan tillämpas för befintliga vägar samtidigt som de nya vägarna avlastar övrigt vägnät. Effekten har beräknats vara en förbättring knappt 2 procent i länet som helhet och drygt 4 procent i innerstaden. Det kommer dock inte att räcka för att målen ska kunna nås. Krav på mindre bullrande fordon och däck är nödvändiga för att trafikbullret ska kunna minska väsentligt.

Risken för intrång i natur- och kulturmiljöer och de barriäreffekter som kan uppkomma genom nya väg- och spåranläggningar hänger i stor utsträckning samman med detaljutformningen av de enskilda projekten, vilken inte går att bedöma i tidiga utredningsskeden. Betydande delar av nytt vägnät tunnelförläggs, men där detta inte sker måste vägarna utformas efter de förutsättningar som omgivningen ger. Ändå kommer intrångseffekter att uppkomma. I förhållande till den tillkommande infrastrukturens omfattning så bedöms dock dessa intrång vara begränsade.

Koldioxidutsläppen minskar till följd av trängselskatten bättre flyt i vägtrafiken och utvecklad kollektivtrafik medan de ökade reslängderna ökar utsläppen. Sammantaget innebär detta en liten minskning av utsläppen av koldioxid. Dessa effekter är dock marginella jämfört med den beräknade utsläppsökningen på 78 procent som skulle bli fallet 2030 om vi då hade en fordonspark med samma egenskaper som idag och samtidigt en omfattning av vägtrafiken enligt vad som prognostiserats. För att uppnå klimatmålet borde istället koldioxidutsläppen minska påtagligt.

Konsekvensanalysen visar tydligt att åtgärder som infrastruktur, kollektivtrafik och trängselskatter inte kan förväntas ge stora effekter på utsläppen av koldioxid. Det krävs kraftfulla åtgärder av annat slag.

Ett beräkningsexempel har konstruerats för att visa en åtgärdssammansättning som kan ge en reduktion av utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med 30 procent från dagens nivå fram till 2030. Bedömningen är att ett sådant scenario inte väsentligt förändrar

behovet av de åtgärder i infrastruktur, kollektivtrafik och trängselskatter som finns i överenskommelsen. En viktig roll för att förverkliga ett sådant scenario har de offentliga aktörerna och politikerna bl.a. genom sin möjlighet att skapa incitament för en utveckling mot bränslesnåla fordon och alternativa tekniker.

8. Genomförande

Genomförandet av överenskommelsen

Överenskommelsen är en principöverenskommelse som parterna är överens om att genomföra på sätt som här anges.

- För enskilda projekt ska vid behov (t ex delat finansieringsansvar, annan medfinansiering, förskottering, krav på att genomföra planeringsprocesser, markupplåtelse) genomförandavtal upprättas.
-
- Den närmaste femårsperioden fram till och med 2012 omfattas av en genomförandeplan – korta siktens genomförandeplan – där projektens finansiering och utbyggnad anges. Planen rullas fram med vissa intervall.
- För tidsperioden 2013-2019 med utblick mot 2030 är överenskommelsen en principplan för planeringens genomförande och överenskommen finansiering.

Överenskommelsen omfattar större investeringsobjekt som ska ingå i de kommande långsiktiga planerna. Program för riktade åtgärder som ingår i respektive parts åtaganden ingår inte i överenskommelsen. Det ankommer på respektive ansvarig organisation att i den ordinarie verksamheten inordna, prioritera och genomföra åtgärder inom sitt ansvarsområde.

Behov av mer effektiv planeringsprocess

Den utdragna planeringsprocessen för större infrastrukturprojekt med parallella prövningsprocesser för tillåtlighet, fastställelse och miljöprövningar gör tiden svår att förutsäga. En gemensam behandling, prövning och överprövning skulle kunna eliminera dels oförutsedda fördröjningar dels minska risken för motstridiga beslut. Regionplane- och trafikkontoret i Stockholm har tillsammans med planerande instanser i Stockholmsregionen uppdragit åt WSP att ta fram en rapport som redovisar möjligheter till effektivisering i fysisk planering. En sammanfattning av rapporten finns redovisad i underlagsmaterialet.

Finansieringsfrågorna, som löses i andra processer, lyfts fram som en knäckfråga. Tvister om finansiering leder till brister i samarbetet mellan aktörer. Underlag åldras, beslut blir obsoleta och aktörer ändrar uppfattning i väntan på finansiering.

Organisatoriska ändringar är sannolikt mer effektiva än lagstiftningsåtgärder för att åstadkomma en snabb förändring inom planeringsområdet. **Exempel på åtgärder:**

- En gemensam lag för byggande av väg och järnväg skulle underlätta användandet av fyrstegsprincipen, ett transportslagsövergripande synsätt samt bli tydligare för allmänheten.
- Slå ihop utställning av vägutredning/järnvägsutredning med inhämtandet av synpunkter inför regeringens tillåtlighetsprövning.
- Avgränsa antalet myndigheter som får beredningsremissen vid tillåtlighetsprövningen eller genomföra en hearing istället.
- Knyt regeringens tillåtlighetsprövning till finansieringen.
- Öka tidigt deltagande från myndigheter i MKB-processen.
- Den danska anläggningslagen kan tjäna som förebild för att effektivisera MKB-processen.

Rapporten bör ligga till grund för regeringens överväganden om direktiv för kompletterande åtgärder till tidigare lagda utredningsförslag om förändrad lagstiftning samt för planerande aktörers eget arbete för en effektiviserad planeringsprocess.

9. Organisation för vård och uppföljning av överenskommelsen

9.1 Organisation under de närmaste åren (2008 – 2011)

En regionalt förankrad politiskt tillsatt beredning skapas under 2008 för att under de närmaste åren ta det övergripande ansvaret för uppföljning och vård av överenskommelsen. Denna beredning (formellt en statlig kommitté) tillsättes av regeringen med en ordförande, som företräder staten och ledamöter, som företräder kommunerna och landstinget. Dessa ledamöter nomineras av kommunerna och landstinget i Stockholms län på det sätt de själva kommer överens om. Om kommuner och landsting i Mälardalen vill ingå i beredningen ska även dessa nominera 1 – 2 ledamöter. Företrädare för Vägverket, Banverket, Regionplane- och trafikkontoret, SL, Stockholms stads trafikkontor m fl adjungeras på det sätt som beredningen beslutar om.

Staten bör utse sekreterare, svara för de kostnader som är förenade med ordförandens och sekreterarens uppdrag samt svara för beredningens

kostnader i övrigt i enlighet med de regler som gäller för statliga kommittéer. Kommuner och landsting förutsätts svara för de kostnader som är förenade med de kommunala ledamöternas uppdrag.

Beredningens uppgifter

- Ta erforderliga initiativ för att underlätta ett samordnat genomförande av åtgärder i överenskommelsen. Vid behov initiera civilrättsliga avtal om genomförande.
- Årligen följa upp planering, medelstilldelning och genomförande av det 5-åriga genomförandeprogrammet samt infrastrukturplanerna i övrigt (avsnitt 4).
- Rulla fram det 5-åriga genomförandeprogrammet.
- Följa upp trängselskatten och dess effekter. Bereda förslag inför regeringens och riksdagens ställningstaganden till trängselskattens utformning och medelsanvändning.
- Efter valet 2010, om så påkallas: ta initiativ till omförhandling av överenskommelsen
- Genomföra en årlig uppföljning av klimatmålen genom att knyta en expertpanel till sig.
- Samordna genomförandet av de särskilda åtaganden om miljö och övriga åtgärder som skett i överenskommelsen.

Beredningen bör samordna sitt arbete med beredningen för vård och uppföljning av avtalet med kommunala intressenter i Mälardalen och Östergötland om Citybanans medfinansiering.

Regeringen bör ge beredningen en särskild status som koordinerande organ på regional nivå i samband med arbetet med revideringen av Vägverkets och Banverkets långsiktiga planer.

Årlig uppföljning

Huvudman för respektive projekt bör varje år redovisa till beredningen planeringsläge, ekonomi etc. för varje enskilt objekt i överenskommelsen. Beredningen bör stämma av överenskommelsens genomförandeprogram för perioden 2008 – 2012 mot Vägverkets, Banverkets, SLs och berörda kommuners planer och budgetar. Avvikelse bör diskuteras och dokumenteras.

Den långa sikten tjänar som styrdokument för olika huvudmäns arbete med utredningar, planer m m. Många objekt är av komplex natur med långa processer för utredningar, planering, tillståndsprövning etc. och det är därför viktigt att beredningen även årligen följer upp dessa projekt.

Beredningen har inte någon beslutsfunktion. Parterna är överens om att beredningen aktivt bör verka för överenskommelsens genomförande genom uppföljning och kordinering av genomförandet av planerna och i övrigt ta de initiativ som kan behövas.

Nästa planeringsomgång – Banverkets och Vägverkets planer för 2010 – 2019

En utgångspunkt är att denna överenskommelse implementeras i Banverkets och Vägverkets kommande planer för 2010 – 2019. Det kan emellertid inte uteslutas att det kan uppkomma nya omständigheter som kan föranleda viss revidering av infrastrukturplanerna på enskilda punkter. Det är därför viktigt att beredningen får spela en viktig roll i arbetet under 2009 med infrastrukturplanerna. Regeringen bör därför i sina direktiv ge beredningen en koordinerande funktion i arbetet med att ta fram de nya planerna för 2010 – 2019.

Framrullning av det 5-åriga genomförandeprogrammet

Det ligger i sakens natur att ett 5-årigt genomförandeprogram behöver uppdateras och rullas fram med vissa intervaller. Beredningen bör få regeringens mandat att i samverkan med Banverket och Vägverket rulla fram det 5-åriga genomförandeprogrammet. En första framrullning görs naturligen i samband med utarbetandet av planerna för 2010 – 2019.

Förbifart Stockholm

Överenskommelsen innehåller två fundamentala objekt för regionens och landets utveckling, förbifart Stockholm och Citybanan. Beträffande Citybanan finns ett genomförandeavtal mellan Banverket, Stockholms stad och Stockholms läns landsting. Vidare har avtal slutits mellan staten och kommunala intressenter i Mälardalen och Östergötland om ytterligare kommunal medfinansiering av projektet.

Beträffande förbifart Stockholm är det angeläget att ett genomförandeavtal träffas under 2008-2009 mellan regeringen, Vägverket, Stockholms stad, Ekerö kommun och Stockholms läns landsting, som säkrar projektets finansiering samt fortsatta planering och genomförande. Beredningen bör medverka till att ett sådant avtal kommer till stånd.

Trängselskatten

Trängselskattesystemets teknik och uppbörd sköts av vägtrafikregistret inom Vägverket. Effekterna av trängselskatten på vägnätet följs upp av väghållarna (Vägverket, Stockholms stad och övriga berörda kommuner). SL följer upp effekten av trängselskatten i kollektivtrafiksystemet. Dessa

uppföljningar och utvärderingar ska ligga till grund för dels en systematiserad information om effekterna, dels förändringar av systemet så att syftena kan uppnås. Den föreslagna beredningen för vården av överenskommelsen ska med denna information och uppföljning ansvara för de detaljerade budgetförslagen och återrapporteringen till regeringen och riksdagen när det gäller trängselskatten och dess användning och effekter.

9.2 Kommunalt beslutad trängselavgift

I regeringens uppdrag för förhandlingen ingår att lämna förslag på hur ett system med trängselskatt skall utformas när det förändras till ett system med lokalt eller regionalt beslutad trängselavgift.

Grundlagsutredningens expertgrupp för normgivningsfrågor anger hur regeringsformen kan ändras så att det blir möjligt för en kommun att fatta beslut om trängselskatten:

12§ och 13§ i regeringsformen ändras så att riksdagen i lag kan medge en kommun att meddela föreskrifter om skatt som syftar till reglera trafikförhållanden i kommunen.

Detta innebär att genom en grundlagsändring med detta innehåll göra det möjligt för riksdagen att i lag delegera till kommuner rätten att ta ut trängselavgift.

En viktig fråga i sammanhanget är benämningen trängselskatt eller trängselavgift. Ett uttag av avgift för att använda ett befintligt vägnät är definitionsmässigt en skatt även om en kommun ges beslutanderätten.

Denna skatt kan i likhet med ett antal andra skatter benämnas avgift.

Det fortsatta arbetet i frågan består i att regeringen utarbetar en proposition efter grundlagsutredningens förslag som kan lämnas till innevarande riksmöte. Under förutsättning av riksdagens godkännande kan regeringen till nästa riksmöte lämna en motsvarande proposition med syfte att regeringsformen därmed kan ändras och vinna laga kraft.

Regeringen bör vidare tillsätta en utredning med uppgift att utforma den lag som till kommuner delegerar rätten att ta ut trängselavgift och hur regeringen bemyndigas att utforma närmare föreskrifter för hur detta uttag ska kunna ske. Denna utredning bör i tid tillsättas så att ett färdigt förslag kan riksdagsbehandlas samtidigt med det slutliga beslutet om ändring av regeringsformen.

9.3 Organisation på längre sikt (efter grundlagsändring)

Ovan föreslagna organisation med beredning ska ses som en temporär organisation under de närmaste åren i avvaktan på att trängselskatten blir en kommunalt beslutad avgift. Det är naturligt att ett och samma organ får ansvar för såväl vård och uppföljning av detta avtal som hanteringen av trängselavgiften.

Då trängselavgiften blivit kommunal uppkommer frågan till vilket kommunalt organ statsmakterna ska delegera rätten att besluta om och sedan sköta ett trängselsavgiftssystem. Ett sådant organ kan exempelvis vara ett kommunalförbund bestående av länets kommuner och landstinget. Denna huvudman för trängselavgiften ska avtala med staten om den långsiktiga medfinansieringen av Förbifart Stockholm. Det bör stå huvudmannen fritt att på annat sätt än med trängselavgift sköta medfinansieringen.

10. Överenskommelsens godkännande

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 (regering och riksdag) dels samtliga kommunfullmäktige och landstingsfullmäktige i Stockholms län.

Stockholm i december 2007

För staten under förutsättning av statsmakternas godkännande

Carl Cederschiöld förhandlingsman	Karin Starrin bitr förhandlingsman	Lars Eric Ericsson bitr förhandlingsman
--------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------------

För kommuner och landsting under förutsättning av godkännande i länets kommun- och landstingsfullmäktigeförsamlingar.

ledamöter i förhandlingsdelegationen

Kristina Axén Olin Finansborgarråd (m)	Mikael Söderlund Trafik- o stadsbyggnads- borgarråd (m)	Ewa Samuelsson Borgarråd (kd)
----------------------------------------------	---------------------------------------------------------------	----------------------------------

Erik Langby Kommunalråd (m) Nacka kommun	Lennart Gabrielsson Kommunalråd (fp) Sollentuna kommun	Chris Heister Finanslands tingsråd (m)
------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------	----------------------------------------------

Christer G Wennerholm Trafiklandstingsråd (m)	Maria Wallhager Bitr finanslands- tingsråd (fp)	Gustav Andersson landstingsråd (c)
-----------------------------------------------------	-------------------------------------------------------	-----------------------------------------

Bilaga 1

OBJEKTBSKRIVNINGAR

Genomförandeprogram 2008-2012

Spår (Nationell banhållningsplan)

- **Citybanan**

Kostnader: 16,3 miljarder kr

Pågående

Pågående projekt med beslutad medfinansiering från Stockholms stad och Stockholms läns landsting på 4,3 miljarder kronor samt 2 miljarder kr från Mälardalen/Östergötland. Objektet är högt prioriterat av alla berörda. Investeringen har positiva samhällsekonomiska effekter som möjligheter till utökad regional- och pendeltågstrafik, utökad kapacitet, minskad risk för förseningar, tunnelförläggningen som minskar intrånget.

Medel är reserverade i Banverkets förslag till reviderad plan. Medfinansiering enligt avtal med Stockholms stad, Stockholms läns landsting respektive kommuner och landsting i Mälardalslänen och Östergötland.

- **Västerhaninge - Nynäshamn, ökad kapacitet**

Kostnader: 750 miljoner kr

Pågående

Pågående projekt med förskottering av 250 miljoner från landstinget. Projektet innebär plattformsförlängningar så att fullängdståg kan gå söder om Västerhaninge och mötesspår anläggs vid Segersäng och Hemfosa. Dubbelspår kommer att anläggas söder om Västerhaninge, i första hand till Tungelsta. Åtgärderna medför en minskad störningskänslighet och att genomgående tåg kan köras till Nynäshamn.

Medel är reserverade i Banverkets förslag till reviderad plan.

- **Kraftsamling Mälardalen**

Kostnader inom Stockholms län: 520 miljoner kr

Pågående

I syfte att förbättra punktligheten i järnvägstrafiken i Stockholm/Mälardalen har Banverket, SL och SJ kommit överens om gemensamma insatser. Åtgärderna genomförs fram till 2010.

Medel är reserverade i Banverkets förslag till reviderad plan.

- **Kallhäll - Barkarby**

Kostnader: 2,7 miljarder kr

Byggstart 2011

Utbyggnad till fyra spår på sträckan Kallhäll-Barkarby som en första etapp av utbyggnaden av hela sträckan Kallhäll-Tomtebodavägen till fyra spår. En utbyggnad av sträckan är av stor betydelse för att kunna fullt ut utnyttja den kapacitetsökning som Citybanan medför.

Utbyggnaden har även koppling till uppfyllelse av MIAB-överenskommelsen samt ingår i Citybaneavtalet.

Innebär tidigareläggning jämfört med Banverkets förslag till reviderad plan 2008-2015.

- **Södertälje hamn - Södertälje C**

Kostnader: 810 miljoner kr

Byggstart 2010

Utbyggnad till två spår på sträckan till Södertälje C och en planskildhet för den korsande anslutningen vid Södertälje hamn ger en bättre kapacitet för sträckan. Denna utbyggnad är av stor betydelse för hela pendeltågssystemets tillförlitlighet.

Medel är reserverade i Banverkets förslag till reviderad plan för år 2012.

- **Kombiterminal norr**

Kostnader: 550-850 miljoner

Byggstart är ännu ej beslutad

Behov av ny kombiterminal norr om Stockholm, även utpekad som rikskombiterminal av Banverket. Flera lägen studeras däribland Rosersberg och Arlanda. Lämpligt OPS-projekt.

- **Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan**

Kostnader: 2,3 miljarder kr samt nya fordon 570 miljoner kr

Statsbidrag: 1,15 miljard kr samt nya fordon 285 miljoner kr

Byggstart 2010

Projektet består av flera delar men syftar till en modernisering av Saltsjöbanan och en förlängning av tvärspårvägen från Hammarby Sjöstad till Slussen med en omläggning av Saltsjöbanan utanför Henriksdalsberget. Därtill ska Värmdöleden dras i tunnel genom Henriksdalsberget. Projektet möjliggör en exploatering av området kring Henriksdal, Danvikstull, Lugnet, Kvarnholmen och Nacka port. Det innebär också en ny bro för Saltsjöbanan över Danvikskanalen och en ny spårsträckning i tunnlar till Slussen.

Projektet ska samfinansieras av Nacka, Stockholm och SL med bidrag till spårvägsutbyggnaden med bidragsmedel från Banverket. En överenskommelse mellan de delaktiga parterna krävs.

Bidrag är upptaget i gällande plan men är borttaget i Banverkets förslag till reviderad plan för 2008-2015.

- **Tvärspårväg Solna**
Kostnader: 1,75 miljarder kr samt nya fordon 650 miljoner kr
Statsbidrag: 875 miljoner kr samt nya fordon 325 miljoner kr
Byggstart 2010

Projektet utgör den planerade förlängningen av tvärbanan Alvik-Ulvsunda-Solna station. Projektet är en del av utbyggnaden av tvärspårvägen.

Det finns planer på samfinansiering mellan SL och Solna kommun förutom den i gällande plan upptagna bidragsfinansieringen. En överenskommelse om finansiering och genomförande mellan de berörda parterna krävs.

Bidrag är upptaget i gällande plan men är borttaget i Banverkets förslag till reviderad plan för 2008-2015.

- **Dubbelspår på Roslagsbanan**
Kostnader: 2 miljarder kr samt nya fordon 2000 miljoner kr
Statsbidrag 1 miljard kr samt nya fordon 1000 miljoner kr
Byggstart 2010
 Projektet omfattar utbyggnad till dubbelspår på båda grenarna, förlängning av plattformarna, omläggning av sträckningen via Arninge och nya fordon. Dubbelspårsutbyggnaden kan göras etappvis och behovsanpassat. Den utökade kapaciteten och längre tåg höjer kollektivtrafikens attraktivitet i nordostsektorn i avvaktan på en utbyggnad av pendeltåg/tunnelbana till sektorn. Genomförandet kommer att pågå under ett flertal år. Det är av stor betydelse att en första mindre utbyggnad kan genomföras i Vallentuna med koppling till vägprojektet Vallentuna centrum.
- **Tvärspårväg Kista**
Kostnader: 2,25 miljarder kr samt nya fordon 500 miljoner kr
Statsbidrag: 1,125 miljarder kr samt nya fordon 250 miljoner kr
Byggstart 2012
 En utbyggnad av tvärbanan mellan Ulvsunda och Kista ingår i de ursprungliga planerna för tvärbaneutbyggnaderna och ingår även i RUFs.
 Tvärspårvägarna är av stor betydelse för förbättring av tvärförbindelserna.

Vägar (Nationell vägtransportplan)

- **Norra Länken**
 Pågående projekt, delfinansierat av Stockholms stad
- **E18 Hjulsta - Kista**
Kostnader: 3,040 miljoner + kommunal medfinansiering

Byggstart 2008

Projektet är en ny väg förbi Hjulsta - Tensta - Rinkeby med delvis överdäckning och med kommunal medfinansiering. Genom att använda trängselmedel som lån och Stockholm stads medfinansiering kan projektet startas 2008. Detta förutsatt att byggstarten i nationell plan tidigareläggs från 2012 till 2010.

- **E4 Södertälje - Hallunda 6 körfält**

Kostnader: 250 miljoner kr

Byggstart 2008-2009

Sträckan Södertälje-Hallunda är Sveriges äldsta motorvägssträcka. Kapacitet och trafiksäkerhet brister på sträckan. På sikt bör denna väg ges en ny sträckning. Vägverket studerar för närvarande detta i en förstudie. I avvaktan på denna större åtgärd kan kapaciteten och säkerhet förbättras med ombyggnad till 6 körfält inom nuvarande vägområde samtidigt som ett MCS-system uppförs (trafikinformatik).

Genomförs med medel från överskottet från trängselskatten.

- **E4/E20 Tomtebodavägen - Norra station - Haga Södra**

Kostnader: 300 miljoner kronor

Byggstart 2010

Ett antal större och mindre åtgärder genomförs för att förbättra framkomligheten på sträckan Tomtebodavägen - Norra Station - Haga södra. Projektet är ett antal åtgärder som ska avhjälpa kapacitetsbrister som finns och kommer att förvärras i området. Åtgärden bör vara genomförd innan Norra länken öppnas. I samband med projektet genomförs förberedelser för överdäckning och byggande av Norra stationsområdet. Lösningen på sikt är en utbyggnad av E4-länken, en ny väg mellan Karlberg och Frösunda som planeras kunna genomföras efter 2020.

Genomförs med medel från överskottet från trängselskatten.

- **E4 Förbifart Stockholm (etapp 1)**

Kostnader: ca 5,5 miljarder kr

Byggstart för Hjulsta - Häggvik 2012

Saltsjö/Mälarsnittet är hårt belastat, ytterligare vägkapacitet behövs. Förbifarten binder ihop norra och södra länsdelarna, avlastar Essingeleden och regioncentrum samt sammanbinder regionala kärnor och förbättrar tillgängligheten till Arlanda. Vägverket har utrett olika alternativ och har nu beslutat att förbifart Stockholm ska föreslås dras mellan Kungens kurva och Häggvik. Detta förslag har varit på beredningsremiss och ska sändas in för tillåtlighetsprövning.

Projektering genomförs med medel från överskottet från trängselskatten.

Vägar (länstransportplanen)

- **Norrortsleden**
Pågående projekt, beräknad trafikstart mars 2008

- **73 Älgviken - Fors**
Pågående projekt öppnar för trafik 2009

- **259 Södertörnsleden**
Kostnader: 1,4 miljarder kr för etapp 1 (Haningeleden och Botkyrkaleden)
Byggstart för etapp 1, 2010
Leden utgör den sydliga delen av den yttre tvärleden och sammanbinder de regionala kärnorna i södra regiondelen mot E4 vidare och förbifart Stockholm. Leden har stor betydelse för näringslivet och sambanden i regionen och kommer att avlasta bostadsmiljöer, förbättra trafiksäkerheten mm. Södertörnsleden är prioriterad i gällande länstransportplan. Ett tidigareläggande av åtgärden är angelägen. Haningeleden och Botkyrkaleden har av Vägverket bedömts som lämpligt OPS-projekt.

Södertörnsledens 1:a etapp genomförs som OPS-projekt (alternativt med statligt lån). Projektering och projektledning med medel från överskottet från trängselskatten.

- **267 Rotebro - Stäket**
Kostnader: 265 miljoner kr
Byggstart 2010
Vägen är en viktig tvärförbindelse mellan E4 och E18. Vägen har dålig kapacitet och olycksrisken är hög. Vägen är en viktig del i vägnätet västerifrån mot Arlanda.
Prioriterad i gällande länstransportplan

- **Bostadsrelaterade projekt för perioden fram till 2019 reserveras 1,3 miljarder kr.**
Bristande väganslutningar till nya bostadsområden är ofta ett hinder för bostadsbyggande. I många fall rör det sig om mindre åtgärder, ombyggnad av trafikplatser mm. Genom att anvisa dessa medel som en pott ges en ökad flexibilitet som förbättrar möjligheterna till samordning med kommunala planeringen men också till effektiva sam- och medfinansieringslösningar. Ett flertal projekt är utpekade i underlagsmaterialet. Några är också prioriterade i gällande länsplan däribland väg 268 Vallentuna centrum andra objekt är tpl Vega och anslutning till Rikssten.

Medel för de första åren fram till 2011 är reserverade i gällande länstransportplan. Därutöver prioriteras medel för bostadsrelaterade projekt i plan 2010-2019.

Inriktning 2013-2019

Spår (Nationell banhållningsplan)

- **Stockholm C - Sörentorp**
Kostnader: 390 miljoner kr
Kapacitetsbrister på sträckan Stockholm C - Sörentorp åtgärdas genom att bygga om två spår på sträckan till trafikspår. Objektet ger en förbättrad kapacitet på infarten norrifrån.
- **Tomtebodav - Barkarby**
Kostnader: 5,6 miljarder kr
Andra delen på utbyggnaden till fyra spår på sträckan Tomtebodav - Kallhäll. Etapputbyggnad möjlig beroende på val av alternativ. Järnvägsutredning pågår om den detaljerade sträckningen, kostnadsbedömning gäller sträckning via Sundbyberg. Båda utbyggnaderna är nödvändiga för att utbyggnaden av Citybanans kapacitetsförstärkning skall kunna tillgodogöras för trafiken på Mäljarbanan. Banverket har bedömt att en extern medfinansiering på ca 1 miljard kr kan vara möjlig.
- **Dubbelspår Nynäsbanan etapputbyggnad**
Kostnader: 300-2000 miljoner kr
Vid en utbyggnad av hamnen i Norvik och en utökad godstrafik på järnvägen krävs kapacitetsförstärkningar på Nynäsbanan och anslutningarna till stambanan vid Älvsjö. Kommande planering bör innefatta studie av lämplig etappindelning för utbyggnad av dubbelspår för hela sträckan till Nynäshamn.
- **Pendeltågstation Vega**
Kostnader: 200 miljoner kronor
Statsbidrag: 100 miljoner kr
En ny pendeltågsstation vid Vega planeras för en bostads- och arbetsplatsutbyggnad i Vega/Norrby. Projektet kan samfinansieras med exploateringsintressena/kommunen. En överenskommelse om genomförande och finansiering mellan de berörda parterna krävs.
- **Slussen ny bussterminal**
Kostnader: totalt 4,5 miljarder kr varav bussterminal 600 miljoner kr, Statsbidrag till bussterminalen 300 miljoner kr
Projektet innebär en ombyggnad av nuvarande Slussen inkl bussterminalen. Den nuvarande konstruktionen måste ersättas. Avbördningsmöjligheterna från Mälaren måste öka och bussterminalen måste byggas om. Bussterminalen kan kosta 400-700 miljoner kronor, kostnaderna för ökad avbördning uppgår till ca 500 miljoner. Berörda parter ska ingå en överenskommelse om finansiering och genomförande. Statsbidrag till bussterminalen.

- **Lidingöbanan**
Kostnader: 700 miljoner kr
Statsbidrag: 350 miljoner kr
 Lidingöbanan kommer att kräva stora investeringar i bana och fordon. Därtill behöver den gamla Lidingöbron rustas upp. Statsbidrag till fordon och bana bör utgå med 350 miljoner kr.
- **T-bana Karolinska**
Kostnader: 1,4 miljarder kr
Statsbidrag: 700 miljoner kr
 En avgränsning av en ny tunnelbanelinje mellan Odenplan och Karolinska för de nya bostadsområdena i Norra Stationsområdet och arbetsplatserna i det utvecklade området i och kring sjukhuset. Ett antal intressenter i exploateringen av området ska upprätta genomförande- och finansieringsavtal.
- **Bidrag Spårväg syd**
Kostnader: 3 miljarder kr
Statsbidrag: 1,5 miljarder kr
 En spårväg Älvsjö – Fruängen – Skärholmen - Kungens kurva – Masmo -Flemingsberg har översiktligt studerats. Syftet är att förbättra tillgängligheten till de regionala kärnorna Kungens kurva och Flemingsberg.
- **Tvärspårväg Solna - Universitetet**
Kostnader: 2 miljarder kr
Statsbidrag: 1 miljard kr
 Tvärbanan förlängs från Solna station via Bergshamra till Universitetet. Sträckningen är översiktligt studerad men ingen fullständig kostnadsuppskattning är gjord.

Vägar (Nationell vägtransportplan)

- **E4 Förbifart Stockholm (etapp 2)**
Kostnader: 19,5 miljarder kr (prisnivå 2006)
 Saltsjö/Mälarsnittet är hårt belastat, ytterligare vägkapacitet behövs. Vägverket har utrett olika alternativ och har nu beslutat att förbifart Stockholm ska föreslås dras mellan Kungens kurva och Häggvik . Detta förslag har varit på beredningsremiss och ska sändas in för tillåtlighetsprövning.

Del av Skärholmen - Hjulsta direktfinansieras med medel från Vägverket. Stockholms stad har i en viljeyttring förklarat sig beredda att medfinansiera med 1,25 miljarder kr. Övrig finansiering kan ske via trängselskatten som även utvidgas till uttag på Essingeleden när förbifarten tas i trafik.

- **E18/E20 Frescati - Bergshamra**
Kostnader: 250 miljoner kr
 Ett flertal kompletterande åtgärder skall göras bl a breddningar till fler körfält och ommålningar mm. Åtgärderna är kopplade till Norra länken och vävningsproblematik som kommer att uppstå.
- **E4 Norrtull - Kista**
Kostnader: 1,4 miljarder kr
 Projektet består i dels en breddning av vägen på sträckan till Kista och en ombyggnad av trafikplatsen vid Järva krog . Åtgärden betingas av kapacitetsproblem på sträckan som accentueras av Norrortsledens tillkomst. När E18 öppnas och ansluter vid Kista tillkommer ytterligare trafik.
- **E4 tpl Rosersberg**
Kostnader: 120 miljoner kr
 Befintlig och ny bebyggelse (kombiterminal) i Rosersberg får en bättre kontakt med motorvägen.
 Sigtuna kommun har i viljeyttring uttryckt vilja att förhandla om medfinansiering/förskottering.
- **E4 tpl Måby**
Kostnader: 35 miljoner kr
 Projektet är en utbyggnad av trafikplatsen vid Måby med ramper söderut. Ger en bättre tillgänglighet framförallt till det nya fraktområdet inom Arlanda.
 Sigtuna kommun har i viljeyttring uttryckt vilja att förhandla om medfinansiering/förskottering.
- **E18 tpl Roslagsnäsby och Viggbyholm**
Kostnader: 350 miljoner kr
 Trafikplatserna har låg standard, dålig kapacitet och är inte utformade för busstrafik, både korsande och längs med motorvägen. Motorvägen planeras breddas till 6 körfält, trafikplatsombyggnaden anpassas till detta. Täby kommun . har i viljeyttring uttryckt vilja att förhandla om medfinansiering/förskottering.
- **Busskörfält E18 Danderyd - Arninge**
Kostnader: 225 miljoner kr
 Nuvarande väg med busskörfält på vägrenen breddas till 6 körfält varav två busskörfält.
- **E4/E20 Södertälje - Hallunda, ny bro i Södertälje**
Kostnader: 1,6 miljarder kr
 När vägsträckan Södertälje - Hallunda byggts om till 6 körfält kommer bron i Södertälje att utgöra en kvarvarande flaskhals.
 Åtgärden studeras nu av Vägverket i en förstudie samtidigt som den mer långsiktiga åtgärden att bygga väg i ny sträckning. Kostnaden för

ny bro har av Vägverket preliminärt beräknats till 1,6 miljarder kr. Åtgärden har av Vägverket bedömts som lämpligt OPS-projekt.

Vägar (Länstransportplanen)

- **76 Förbifart Norrtälje**

Kostnader: 270 miljoner kr

Idag går väg 76 genom Norrtälje på stadsgator genom stadskärnan i Norrtälje. En ny förbifart har planerats väster om staden. En ny väg möjliggör exploatering av nya bostadsområden. Trafiken på de berörda genomfartsgatorna kommer att minska med ca 30%.

Norrtälje kommun har i viljeyttring uttryckt vilja att förhandla om medfinansiering/förskottering.

- **222 Skurubron**

Kostnader: 550 miljoner kr

Ny bro över Skurusundet samt ombyggnad av trafikplatser. Den nuvarande bronns anslutningar till dels motorvägen dels lokalnätet är av låg standard. Utformningen medför köproblem på motorvägen och på lokalvägarna. Busstrafiken har svårt att komma fram.

Nacka och Värmdö kommuner har i viljeyttring uttryckt vilja att förhandla om medfinansiering/förskottering.

- **222 Mölnvik - Ålstäket**

Kostnader: 25-130 miljoner kr

Åtgärden är en förbättring av den lösning med reversibelt körfält på sträckan som har visat sig effektiv. Förbättringarna utgör bl a ombyggnaderna av trafikplatserna i ändpunkterna på sträckan samt planskilda korsningar för GC-trafik. Detta bedöms som hållbart fram till perioden efter 2025.

- **268 Hammarby - Grana**

Kostnader: 30-215 miljoner kr

Vägen mellan UpplandsVäsby och Vallentuna är av mycket låg standard. Vägen är en del av Nordostsektorns förbindelser med Arlanda och E4 norrut. En utbyggnad är en del i förbättringarna av tillgängligheten mellan Arlanda och Nordostsektorn.

Vallentuna och Upplands Väsby kommuner har i viljeyttring uttryckt vilja att förhandla om medfinansiering/förskottering.

- **261 Nockeby - Tappström**

Kostnader: upp till 330 miljoner kr

Projektet innebär en breddning av vägen från Tappström till Nockeby. En utredning om möjlig breddning inom befintligt vägområde utreds.

Kopplas i tid till byggandet av förbifart Stockholm.

- **259 Södertörnsleden etapp 2 Masmolänken**

Kostnader: 1,2 miljarder kr

För Södertörnsledens anslutning till E4/E20 föreslås att en tunnel byggs under Masmoberget med ny trafikplats vid E4/E20. Val av åtgärd sker i kommande planering.

Genomförs med medel från trängselavgiftens överskott och länsplanen. Huddinge kommun har i viljeyttring uttryckt vilja att förhandla om medfinansiering/förskottering. Slutförs efter 2020.

Utblick 2020 och senare

Spår i Nationell banhållningsplan

Roslagspilen

Kostnader: 9 miljarder kr

I en pågående utredningen om Nordostsektorns kollektivtrafikförsörjning utreds som ett av flera alternativ en ny pendeltågslinje till Täby-Arninge via Solna -Bergshamra och med möjlig förlängning mot Åkersberga/Norrtälje. Medfinansiering bör vara möjlig.

T-bana till Nacka

Kostnader: 8 miljarder kr

Statsbidrag: 4 miljarder kr

Nacka/Värmdö sektorn växer mycket snabbt, sektorn behöver en utvecklad kollektivtrafik, där en busslösning inte är tillräcklig. Tunnelbanan behöver kapacitetsförstärkning över Saltsjö/Mälarsnittet.

Bidrag Spårväg längs 4:an

Kostnader: 2,2 miljarder kr

Statsbidrag: 1,1 miljard kr

Stombusslinje 4 konverteras till spårväg och får en sträckning från Gullmarsplan via utbyggnadsområdet Värtan till Ropsten. Spårväg har högre kapacitet och bättre framkomlighet än vad motsvarande busslinje har.

Bidrag T-bana/spårväg Akalla - Barkarby/

Kostnader: 1-1,7 miljarder

Statsbidrag: 0,5 - 0,8 miljarder

En spårförbindelse mellan Akalla och Barkarby station via Barkarbyfältet har studerats, antingen som en förlängning av T- banan från Akalla eller en spårväg i samma sträckning. Barkarbyfältet är ett av regionens möjliga utbyggnadsområden med 16 000 boende och 6 000 arbetsplatser.

Vägar i nationell vägtransportplan

E4-Länken i Solna

Kostnader: 8 miljarder kr

E4 – Essingeleden kommer att bli överbelastad. Utbyggnad av E4-länken mellan Frösunda och Karlberg löser upp kapacitetsproblemen vid Norrtull och anslutningen till Norra Länken.

E4 Upplands Väsby - Arlanda

Kostnader: 720 miljoner kr

Breddning till 6 körfält mellan Upplands Väsby och Arlanda.

E18 Jakobsberg - Hjulsta

Kostnader: 415 miljoner kr

Projektet är en utbyggnad till sex körfält på sträckan Jakobsberg-Hjulsta. Förbifart Stockholm kommer att medföra ökad belastning på denna sträcka.

Östlig förbindelse

Kostnader: 12 miljarder kr

En östlig förbindelse sluter ”ringen” runt Stockholms innerstad vilket avlastar såväl innerstaden som Essingeleden. Med trängselskatt för innerstaden och på Essingeleden är det möjligt att avgiftsfinansiera en östlig förbindelse (utanför planeringsramen).

Vägar i länstransportplanen

226 Huddingevägen

Kostnader: 500 miljoner kr

Korsningsåtgärder mm på Huddingevägen, sträckan från Huddinge centrum till gränsen mot Stockholm.

225 Lövstalund - Ösmo

Kostnader: 620 miljoner kr

Nuvarande väg 225 har låg kapacitet och trafiksäkerhetsproblem. Längs vägen finns industrier, åkerier mm vilket medför stor andel tung trafik. En ökande trafik till och från Nynäshamn accentuerar problemen. När hamnen har byggts ut bör detta projekt komma till stånd.

77 Länsgränsen Rimbo - Rösa

Kostnader: 680 miljoner kr

Förbindelse mellan Norrtälje, Uppsala och Arlanda samt för godstrafik till hamnen i Kapellskär. Vägen bör breddas och rätas.

Huvudstaleden

Kostnader: 3,3 – 8,1 miljarder kr

Möjlighet att finansiera Huvudstaleden som kommunalt OPS-projekt med finansierande vägavgifter ska studeras i samverkan mellan Vägverket, berörda kommuner och regionala organ.

Bilaga 2

Länsstyrelsens regionala miljömål

Överenskommelsen ska leda mot en uppfyllelse av de nationella miljö kvalitetsmålen. De som främst påverkas är Frisk luft, God bebyggd miljö och Begränsad klimatpåverkan. Miljömålet begränsad klimatpåverkan ska vara uppfyllt först 2050 men de övriga målen har 2020-2025 som målar. Förhandlingsuppgörelsen har en tidsmässig utsträckning till 2030, vilket är efter den tidpunkt då de flesta miljö kvalitetsmålen ska vara uppnådda.

Av analyserna framgår att investeringspaketets bidrag till, respektive försvårande av, en måluppfyllelse är förhållandevis små. Flera av de infrastrukturobjekt som ingår i förhandlingen kommer inte att stå färdiga förrän vid en tidpunkt då de flesta av miljömålen i det närmaste ska vara uppnådda. De behov av kraftfulla åtgärder som tidigare har konstaterats i de nationella och regionala miljömålsuppföljningarna bör därmed kunna anses vara avgörande i det fortsatta arbetet med uppfyllandet av miljömålen.

De mest relevanta målen är hämtade ur Länsstyrelsens regionaliserade delmål (Miljömål för Stockholms län 2006) och anger i sammanfattad form följande:

- År 2010 ska utsläppen av koldioxid i länet ha minskat till 3,1 ton per person och år.
- År 2010 ska transportsektorns utsläpp av kväveoxider ha minskat med 70 procent från 1995 års nivå till 9 000 ton och sektorns utsläpp av flyktiga organiska ämnen (VOC) med 70% från 1997 års nivå till 9 000 ton, och kvävedioxidhalten $30\mu\text{g}/\text{m}^3$ som årsmedelvärde och $75\mu\text{g}/\text{m}^3$ som timmedelvärde ska vara uppnådda i Stockholms län.
- År 2010 ska halten av partiklar, PM₁₀, i luften inte överstiga: $35\mu\text{g}/\text{m}^3$ som dygnsmedelvärde, eller $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ som årsmedelvärde och halten av partiklar, PM_{2,5}, i luften ska inte överstiga: $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ som dygnsmedelvärde, eller $12\mu\text{g}/\text{m}^3$ som årsmedelvärde år 2010.
- År 2015 ska halten benzo(a)pyren i luften inte överstiga $0,3\text{ ng}/\text{m}^3$ som årsmedelvärde.
- År 2010 ska alla kommuner i länet ha en kommuntäckande bullerkartläggning och bullersaneringsplan och antalet människor som

utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder ska ha minskat med 5 procent jämfört med år 1998.

- Tystnaden (frånvaron av buller) i Stockholms gröna kilar ska upprätthållas i minst rådande omfattning. Skogens betydelse för naturupplevelser och friluftsliv ska tas tillvara och åkermark och annan brukningsvärd mark i tätortsnära lägen ska så långt möjligt bevaras och hävdas.

- Senast år 2010 ska fysisk planering och samhällsbyggande i Stockholms län grundas på program och strategier, bl a för:

- hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur kan åstadkommas så att bilanvändningen kan minska och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras,

- hur grön- och vattenområden i tätorter och tätortsnära områden ska bevaras, vårdas och utvecklas för såväl natur- och kulturmiljö som friluftssändamål.

Av målen framstår klimatmålen som särskilt krävande. Det saknas dock ett långsiktigt åtagande för Stockholmsregionens transportsystem. Vetenskapen säger idag att för att klara maximalt 2 graders global temperaturhöjning bör halten reglerade växthusgaser i atmosfären stabiliseras på 400-450 ppm koldioxidekvivalenter. För att klara detta bedömer Europeiska rådet att utsläppen från industrialiserade länder måste minska med 30 procent till år 2020 och 60-80 procent till år 2050. EU:s stats och regeringschefer har antagit ett ensidigt åtagande om 20 procent utsläppsminskning (basår 1990) men är beredda att minska med 30 procent om andra industrialiserade länder gör samma åtagande. Mot denna bakgrund anser parterna att Stockholmsregionen bör ha ambitionen att sänka utsläppen för vägtrafiken i Stockholms län med 30 procent till 2030. I förhandlingen har parterna åtagit sig att genomföra ett antal konkreta åtgärder som bidrar till måluppfyllelsen.