

**Förhandlingsprotokoll upprättat den 19 december 2007
vid påtecknande av
Överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen- Stockholmsförhandlingen**

Närvarande:

Stockholmsregionens förhandlingsdelegation

Kristina Axén Olin, Mikael Söderlund, Ewa Samuelsson, Carin Jämtin, Erik Langby, Lennart Gabrielsson, Anders Lago, Chris Heister, Christer G Wennerholm, Maria Wallhager, Ingela Nylund Watz, Lars Dahlberg, Anna Kettner, Gustav Andersson, Björn Sigurdson, Birgitta Sevefjord

Företrädare för Mälardalen: Gunnar Hedberg, Elisabeth Unell, Hans Ekström

Företrädare för LO-distriktet: Elisabeth Brandt Ygeman

Företrädare för Stockholms Handelskammare: Peter Egardt

Statens förhandlare: Carl Cederschiöld (förhandlingsman), Karin Starrin (biträdande förhandlare), Lars Eric Ericsson (biträdande förhandlare)

Sekretariatet: Peter Fäldt, Lars Wogel, Margareta Lundqvist

§ 1 Påtecknande av Överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen

Bilagda överenskommelse påtecknas av stockholmsregionens förhandlingsdelegation, med undantag för företrädare för socialdemokraterna, vänsterpartiet och miljöpartiet, och staten, företrädd av förhandlingsmannen Carl Cederschiöld samt de biträdande förhandlarna Karin Starrin och Lars Eric Ericsson.

§ 2 Protokollsanteckningar

Företrädare för socialdemokraterna lät anteckna till protokollet sitt stöd för prioriteringar av objekt (bilaga 1) och bifogar ett särskilt uttalande (bilaga 2) med anledning av förslaget till överenskommelse.

Företrädare för miljöpartiet lät anteckna till protokollet

Miljöpartiet främjar miljö, hälsa och ekonomisk utveckling – samt sätter klimatet i fokus

Miljöpartiets utgångspunkt för investeringar i vägar och spår är att de radikalt ska bidra till att minska klimatpåverkan, och samtidigt bidra till en hållbar utveckling av näringsliv och boende i hela Mälardalen.

Miljöpartiet vill genomföra en kraftfull kollektivtrafiksatsning för att minska klimatpåverkan - vilket har den goda egenskapen att det också leder till god ekonomisk utveckling, ett mer jämställt samhälle, ökad trafiksäkerhet, och bättre miljö samt förbättrad hälsa för alla.

Den nödvändiga kollektivtrafiksatsningen, kan endast finansieras och genomföras med kraftigt minskade väganslag. Det finns inte tillräcklig finansieringsförmåga för att bygga både vägar och spår. Det är också så att vägbyggena inte bara ökar på utsläpp av växthusgaser, utan de kommer också att inverka starkt menligt på möjligheterna att bygga alla de nödvändiga spårobjekten, detta genom att det blir konkurrens om material, arbetskraft och byggföretag.

Det leder också till fortsatt höga kostnadsökningar, vilket gör att avsatta medel till spårutbyggnad inte kommer att räcka till.

Miljöpartiet vill säkerställa att stockholmarna kan ta sig till jobbet punktligt, bekvämt och miljövänligt. Stockholmarna ska kunna ta sig till jobbet med en framtidsduglig kollektivtrafik. Det lämnar plats på vägarna till näringslivets transporter – så att dessa inte sitter fast i personbilsköer.

M, fp, kd, c och s samt förhandlingsmannen tar inte sitt klimatansvar.

Den prioriteringslista på investeringsobjekt som nu övriga partier är överens om, utom mp och v, ökar vägtrafiken, och ökar därmed utsläppen av klimatstörande gaser. Ökningen är utöver en redan hög prognostiserad vägtrafiktillväxt och ca tre gånger så hög som befolkningstillväxten.

Detta försöker man kompensera för – **i efterhand** - med andra åtgärder i ett så kallat Miljöåtagande – som jag bedömer som skralt och helt otillräckligt. Det är ren och skär ”grönmalning”. De över 100 miljarderna för väg- och spårinvesteringarna måste i sig resultera i mindre klimatpåverkan.– vilket måste ske nu eller absolut senast till år 2015 enligt FNs klimatpanel.

Minskad klimatpåverkan och trängsel kan ske genom att belägga Essingeleden med trängselskatt som en första åtgärd till låg kostnad.

Lokal bestämmanderätt över trängselskatten för kollektivtrafik och trafiksäkerhet.

Miljöpartiet anser att trängselskatten behövs för att finansiera kollektivtrafiken, och ska bestämmas lokalt. Vi anser att 95 % ska gå till SL för investeringar och utökad trafik till gagn för de som ställer bilen. Kvarvarande medel används till trafiksäkerhetshöjande åtgärder i vägnätet – i första hand cykel- och gångbanor. När trängselskatten enligt regeringen ska finansiera byggandet av Förbifarten upphör den att vara till för att minska trängseln och omvandlas till att bara vara ett finansiellt instrument, en vägtull, där storleken avgörs av finansieringsplanen för Förbifarten och inte av behovet att lösa trängselproblemen.

Inga vägar ska byggas bara för att det går att finansiera dem. Nej till OPS och vägtullar.

Det är oekonomiskt att låna till dyrare ränta än vad staten själv kan låna till. Lånelösningar (OPS) via näringslivet är därför helt uteslutet. Överenskommelsen och prioriteringslistan öppnar för att Österleden och en Huvudstaled kan byggas med kommunala och näringslivsintressen och finansieras helt av vägtullar. Varje projekt ska istället prövas mot nyttan för samhället och dess bidrag till att nå miljömål. Få vägar kan idag byggas på grund av klimathotet – då kan inte samtidigt ovanstående vägar byggas bara för att det går att finansiera dem, inte ens om inte klimathotet inte fanns.

Beslut fattas av demokratiskt valda församlingar

Miljöpartiet anser att de demokratiskt valda församlingarna ska arbeta med beslut kring investeringar – ingen egen särskild organisation behövs såsom förhandlingsmannen föreslår.

Inbesparade medel från motorvägar behövs för att få en kraftigt utbyggd kollektivtrafik

Medlen behövs för att:

- säkra finansiering av både vägar och spår, då kostnaderna i anläggningsbranschen har ökat kraftigt och befaras fortsätta öka, och detta inte beaktas i de summor som anges,
- säkra finansieringen av nödvändiga vägar för bostadsbyggande och trafiksäkerhet,
- säkra finansieringen istället för att kommunerna ska medfinansiera ett statligt ansvar,
- säkra finansiering för snabbare utbyggnad av pendeltåg och tvärbanor. Miljöpartiet föreslår särskilt att Tvärbanan byggs helt färdigt från Solna till Ropsten och vidare via

Värtan till Centralen. Lidingöbanan kopplas ihop med Tvärbanan och resa kan ske till Kista. Spårväg syd byggs och knyts ihop med Saltsjöbanan/Tvärbanan samt får en gren till Tyresö.

- säkra finansieringen till spårprojekt som inte är medtagna på listan, exempelvis behöver Ostkustbanan förstärkas med fler spår i den norra delen och Märsta station behöver flyttas och byggas ut – inte minst för tillgängligheten till Arlanda.
- säkra finansiering till införande av ny billigare och effektivare teknik såsom spårbil/spårtaxi. Ett första område kan vara i någon av de kommuner där andelen kollektivresor är låg eller på annan strategisk plats. På sikt kan detta vara ett sätt att kollektivtrafikförsörja delar av kommuner där det inte finns underlag för t ex spårvagn.

Förhandlingarna löser varken klimat eller trängselproblemen

Jag har som delegat i Stockholmsförhandlingen sökt att konstruktivt påverka utifrån ovanstående argumentation. Jag anser att förhandlingarna dock inte har utgått från att lösa miljö- och trängselproblemen så som direktivet till förhandlingsmannen var och som alla parter åtog sig att följa. Istället har utgångspunkten till synes ha varit ”hur ska vi äntligen kunna bygga Förbifart Stockholm”. Rent allmänt har utgångspunkten varit Stockholmsberedningen och Regionalplan 2001 och de där angivna investeringsobjekten. Redan Stockholms-beredningen självt konstaterade att även om alla vägar byggdes kvarstod trängselproblemen och miljöproblemen var definitivt inte lösta. Därför var resultatet av denna nya förhandling på förhand given – varken miljö-, klimat- eller trängselproblematiken blir löst.

Varje väg som byggs eller motorväg som breddas med ytterligare körfält leder till mer utsläpp. Det säger forskningen, det säger all erfarenhet, det säger Stockholmsregionens egna erfarenheter. Detta har tyvärr Stockholmsförhandlingen inte tagit till sig. Förhandlingarna har rullat på i gamla hjulspår och inte sökt nya sätt att klara både klimatet och den sociala och ekonomiska utvecklingen inom ramen för vad miljön tål.

Miljöpartiet kan av ovanstående skäl inte ställa sig bakom den till protokollet bilagda överenskommelsen.

Företrädare för vänsterpartiet lät anteckna till protokollet varför vänsterpartiet avvisar uppgörelsen om trafiklösning för Stockholmsregionen:

1. Miljön

Huvudmålen för alla trafiklösningar i Stockholmsregionen måste vara lägre utsläpp, minskade bilköer och bättre kollektivtrafik. Ingenstans i utredningen ställs den strategiskt viktiga frågan om den omfattande satsningen på nya vägar är förenlig med miljömålen. Transportsektorn står för en stor del av de miljöskadliga utsläppen och ska därför omstruktureras för att uppnå

nationella och internationella miljömål. En kraftfull satsning på spårutbyggnader är därför nödvändig.

2. Inga nya motorvägar

De omfattande vägsatsningarna i förslaget strider mot målet att minska trafikens negativa klimatpåverkan och åter upp utrymmet för nödvändiga spårutbyggnader. Vi motsätter oss alla vägutbyggnader som enbart leder till mer trafik. Därför reserverar vi oss mot förslaget att bygga Förbifart Stockholm och Österleden. Oersättliga natur- och kulturvärden hotas av dessa motorleder och trängselproblemen skulle kvarstå.

3. Finansiering

Vi avvisar helt kraven på kommunal medfinansiering. Det är inte rimligt att den ordning som hittills gällt för ansvarsfördelning mellan stat och kommun för finansiering och drift av vägar och andra infrastruktursatsningar upphävs. Kommunerna försätts i en utpressningssituation. Vi avvisar också OPS som en dyr och ohållbar lösning. Budgetlagen behöver ändras så att staten övergår till ett system med investeringsbudget och lånar dessa medel i riksgäldskontoret.

Stockholm den 19 december 2007

Carl Cederschiöld

Karin Starrin

Lars Eric Ericsson

Kristina Axén Olin

Mikael Söderlund

Ewa Samuelsson

Carin Jämtin

Erik Langby

Lennart Gabrielsson

Anders Lago

Chris Heister

Christer G Wennerholm

Maria Wallhager

Ingela Nylund Watz

Lars Dahlberg

Anna Kettner

Gustav Andersson

Björn Sigurdson

Gunilla Roxby-Cromvall

Prioritering av ny infrastruktur, bilaga till förhandlingsprotokoll för Stockholmsförhandling, 2007-12-19

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 vägringen 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-Lovön-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-Norrstull-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 Norrstullsområdet 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 RUFS 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 tvärspårsväg 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 tvärsigenom 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 tvärspårsväg 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 spårsväg längs 4:ans stombusslinje med anslutning till den nya planerade stadsdelen vid Värtan kan genomföras 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. Trängselavgiften 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 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.

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.

Spår i den nationella banhållningsplanen	Kostnad, mkr	Genomförande
Citybanan	16 300	Pågår
Västerhaninge–Nynäshamn	750	Pågår
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	
Tvårspårväg Ost/Saltsjöbanan, bidrag 50 %	2 300	Planerad byggstart 2010
- nya fordon, bidrag 50%	570	
Tvårspårväg Solna, bidrag 50%	1 750	Planerad byggstart 2010
- nya fordon, bidrag 50 %	650	
Dubbelspår på Roslagsbanan, bidrag 50 %	2 000	Planerad byggstart för etapp 1 2010
- nya fordon, bidrag 50 %	2 000	
Bidrag Tvårspårväg till Kista, 50 %	2 250	Planerad byggstart 2012
- nya fordon, bidrag 50%	500	
Vägar i den nationella vägtransportplanen	Kostnad, mkr	Genomförande
Norra Länken	9 800	Pågår
E18 Hjulsta–Kista	3 048	Planerad Byggstart 2008
E4 Södertälje–Hallunda, trimning 6 körfält	250	Planerad Byggstart 2009
E4/E20 Tomtebodavägen–Norra station–Haga	300	Planerad Byggstart 2010
E4 Förbifart Stockholm, Hjulsta–Häggvik (etapp 1) Prisnivå 2006	5 500	Planerad Byggstart 2012
Vägar i länstransportplanen	Kostnad, mkr	Genomförande
Norrortsleden	2 130	Pågår
Väg 73, Älgviken–Fors	1 750	Pågår
Väg 259 Södertörnsleden etapp 1 (Haningeleden/ Botkyrkaleden)	1 400	Planerad Byggstart 2010
Väg 267 Rotebro–Stäket	265	Planerad Byggstart 2010
Bostadsrelaterade projekt	520	2008–2012
Trimning, Vägverket (nationella/regionala vägar), Stockholm stad, SL, övriga kommuner	ca 400	2008-2012

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
Stockholm C–Sörentorp	390
Tomtebodavägen–Barkarby	5 600
Dubbelspår Nynäsbanan, etapputbyggnad	300-2 000

Pendeltågsstation Vega, bidrag 50 %	200
Bussterminal Slussen, bidrag 50%	600
Lidingöbanan, bidrag 50 %	700
T-bana Karolinska, bidrag 50 %	1 400
Spårväg syd, bidrag 50 %	3 000
Tvårspårväg Solna–Universitetet, bidrag 50 %	2 000
Vägar i den nationella vägtransportplanen	Kostnad, mkr
E4 Förbifart Stockholm (etapp 2) prisnivå 2006	19 500
E18/E20 Frescati–Bergshamra	250
E4 Norrtull–Kista	1 400
E4 tpl Rosersberg	120
E4 tpl Måby	35
E18 tpl Roslags Näsby och Viggbyholm	350
Busskörfält E18 Danderyd–Arninge	225
E4/E20 Södertälje–Hallunda, ny bro i Södertälje	1 600
Vägar i länstransportplanen	Kostnad, mkr
väg 76 Förbifart Norrtälje	270
väg 222 Skurubron	550
väg 222 Mölnvik–Ålstäket	25–130
väg 268 Hammarby–Grana	30–215
väg 261 Nockeby–Tappström	upp till 330
väg 259 Södertörnsleden etapp 2 (Masmolänken)	1 200

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. 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

Bilaga 2

2007-12-19

Särskilt uttalande från Socialdemokraterna med anledning av förslaget till ”Samlad trafiklösning Stockholmsregionen för miljö och tillväxt – med inriktning mot 2030”

Vi ställer oss bakom innehållet i bilaga 1 vad gäller prioriteringar av objekt, vilket i stort är sett detsamma som vad Stockholmsberedningen kom fram till. Vi kan däremot inte ställa oss bakom överenskommelsens resultat när det gäller finansiering och åtaganden gällande kollektivtrafik och miljö.

Stockholmsregionen står inför en rad mycket stora utmaningar. Befolkningsökningen leder till ökade behov av välfärdstjänster, bostäder och arbetstillfällen, vilket i sin tur ökar behovet av resurser i kommuner och landsting och att kunna resa smidigt och effektivt. Samtidigt kräver de växande klimatproblemen att ansvarstagande politiker är beredda att ompröva tidigare sanningar och besluta om åtgärder som kan minska de skadliga utsläppen.

Det är mot den bakgrunden vi socialdemokrater har agerat i förhandlingen om Trafiklösning Stockholm. Vi har aktivt arbetat för att uppnå en helhetslösning där de politiska partierna i regionen och på den nationella nivån kunde samlas för ett gemensamt offensivt framtidsprogram i infrastrukturfrågorna. Tyvärr har våra förhoppningar omintetgjorts.

Sedan den borgerliga regeringen övertog ansvaret att leda den nationella politiken har en rad negativa eller möjligen märkliga besked lämnats när det gäller infrastrukturen. I en uppmärksammat debattartikel hösten 2006 fick vi veta att avtalet mellan staten, Stockholms läns landsting och Stockholms stad om byggandet av Citybanan – landets enskilt viktigaste infrastrukturprojekt – var allvarligt ifrågasatt. Samma artikel klargjorde också att trängselskatten skulle permanentas i Stockholm, men att folkomröstningen om att dela intäkterna mellan kollektivtrafiken och vägsatsningarna inte skulle respekteras.

Några andra exempel är den hårdhänta pågående revideringen av de liggande nationella infrastrukturplanerna och oklarheter kring hur länsplanerna inom samma område drabbas av regeringens nedskärningar. Vi har också kunnat konstatera att regeringen trots stora ekonomiska överskott hittills valt att avstå från att satsa mer resurser för att möta hela landets behov av att förbättra infrastrukturen.

Regeringens direktiv till förhandlingsmannen Carl Cederschiöld innehöll tydliga restriktioner och givet dessa har han gjort vad han har kunnat. Alla kostnader utöver liggande ekonomiska ramar måste ges alternativ finansiering. Trängselskattens intäkter ska enbart finansiera vägar. Direktiven innehöll också krav på att såväl tillväxtförutsättningar som miljöpåverkan måste beaktas i förhandlingsarbetet. Under förhandlingens gång har de hårda restriktionerna återkommande hindrat konstruktiva samtal. Det har också varit ett problem att den kommande klimatpropositionen förväntas ha ett innehåll som med all säkerhet påverkar trafikpolitiken för hela landet, och inte minst i den trafiktäta Stockholmsregionen.

Trafiklösning Stockholm gav regionen och regeringen en unik möjlighet att ta ett samlat grepp på de stora politiska utmaningarna inom klimat- och trafikområdet. Tyvärr innebar regeringens bristande insikt, och vilja att bidra till detta samlade grepp, att vi inte kunde fullfölja förhandlingen och åstadkomma den breda politiska samling som framtiden kräver. Klimatproblemen och trängselproblemen kräver en politik där den gemensamma ambitionen överordnas snäva restriktioner och bristande flexibilitet.