

FAKTABLAD

AVTAL STORSTADSFÖRHANDLING STOCKHOLM

Förhandlingen omfattar fyra objekt med en total investeringskostnad om 25,1 miljarder kronor. Det är en ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, Spårväg syd, Roslagsbanan till City samt en tunnelbanestation i Hagalund.

Kopplat till dessa kollektivtrafiksatsningar kommer 100 370 bostäder att byggas fram till år 2035.

De fyra kollektivtrafikobjekten har en total investeringskostnad på 25,1 miljarder kronor. Parterna bidrar gemensamt till finansieringen. Staten står för cirka 63 procent, dvs. 15,909 miljarder kr. Kommunerna står för cirka 24 procent, dvs. 6,142 miljarder kr och Landstinget står för 12 procent vilket motsvarar 3,05 miljarder kr.

Statens finansiering består dels av bidrag baserat på kommunernas bostadsåtagande, dels av justerad trängselskatt. Kommunernas medfinansiering är kopplad till värdeökning på bostäder, Landstingets finansiering baseras på restidsnytta.

Utöver investeringskostnaden står Landstinget för fordon och depåer till ett värde av 5,1 miljarder. Sammantaget är kostnaden för de fyra kollektivtrafikobjekten inklusive fordon och depåer 30,2 miljarder kronor.

Samtliga kollektivtrafikobjekt kommer att vara projektstartade senast år 2026.

Förhandlingen har även resulterat i att totalt 30 cykelobjekt ska byggas inom Stockholms stad, Huddinge kommun och Täby kommun till en investeringskostnad om 477,5 miljoner kronor. Staten medfinansierar dessa cykelobjekt med sammanlagt 119,4 miljoner kronor.

Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan

Stockholms läns landsting bygger ut en ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan till en investeringskostnad på 12,6 miljarder kronor i 2016 års prisnivå. Den nya tunnelbanan kommer att få sex stationer: Älvsjö, Östberga, Årstafältet, Årstaberget, Liljeholmen och Fridhemsplan. Tunnelbanan kopplas ihop med röd linje vid Liljeholmen för trafikering även mot Skärholmen.

Stockholms stad åtar sig att bygga 48 500 bostäder som en följd av att kollektivtrafiken byggs ut samt att medfinansiera tunnelbanan med 2,253 miljarder kronor.

Staten genom Sverigeförhandlingen bidrar med 9,166 miljarder kronor, vilket består av anslag baserat på kommunens bostadsåtagande och justerad trängselskatt.

Stockholms läns landsting finansierar tunnelbanan med 1,181 miljarder kronor och står för fordon och depå.

Projektstart för tunnelbanan planeras till år 2022 och enligt nu gällande tidplan kan tunnelbanan öppna för trafikering år 2035.

Stockholms stad bygger även tre centrala cykelbanor för 198 miljoner kronor. Det är bland annat en cykelbro mellan Gamla stan och Tegelbacken. Cykelbanorna kommer att byggas under åren 2019-2026. Staten genom Sverigeförhandlingen bidrar med 49,5 miljoner kronor till cykelinvesteringarna.

Spårväg syd

Stockholms läns landsting bygger Spårväg syd mellan Flemingsberg och Älvsjö till en investeringskostnad om 4,2 miljarder kronor i 2016 års prisnivå. Spårvägen kommer att gå via Masmo, Kungens kurva, Skärholmen, Segeltorp och Fruängen.

Huddinge kommun åtar sig att bygga 18 500 bostäder som en följd av att spårvägen byggs samt att medfinansiera med 808 miljoner kronor.

Stockholms stad åtar sig att medfinansiera spårvägen med 330 miljoner kronor.

Staten genom Sverigeförhandlingen bidrar med 2,662 miljarder kronor baserat på kommunens bostadsåtagande och justerad trängselskatt.

Stockholms läns landsting finansierar spårvägen med 401 miljoner kronor och står för fordon och depå.

Spårväg syd planeras projektstarta 2024 och kan enligt nu gällande tidplan öppna för trafikering år 2034.

Huddinge kommun bygger även ut cykelnätet i kommunen till en total investeringskostnad om drygt 248,5 miljoner kronor. Det är sammanlagt 23 cykelobjekt som kommer att byggas ut under perioden 2018-2027. Staten genom Sverigeförhandlingen bidrar med 62,13 miljoner kronor till cykelinvesteringarna.

Roslagsbanans förlängning till City

Stockholms läns landsting bygger ut Roslagsbanan till City via Odenplan till en investeringskostnad om 7,1 miljarder kronor i 2016 års prisnivå. Roslagsbanan förlängs från Universitetet i tunnel via en ny station vid Odenplan och vidare till City.

Täby kommun åtar sig att bygga 16 200 bostäder som en följd av att Roslagsbanan förlängs samt att medfinansiera med 914 miljoner kronor.

Vallentuna kommun åtar sig att bygga 5 650 bostäder som en följd av investeringen samt att medfinansiera med 431 miljoner kronor.

Österåkers kommun åtar sig att bygga 7 020 bostäder som en följd av investeringen samt medfinansiera med 457 miljoner kronor.

Stockholms stad åtar sig att bygga 500 bostäder som en följd av att mark frigörs vid Östra station samt att medfinansiera med 300 miljoner kronor.

Staten genom Sverigeförhandlingen bidrar med 3,881 miljarder kronor, baserat på kommunernas bostadsåtagande och justerad trängselskatt.

Stockholms läns landsting finansierar med 1,118 miljarder kronor och står för fordon och depå.

Projektstart för förlängningen av Roslagsbanan planeras till år 2026 och den kan enligt nu gällande tidplan öppna för trafikering år 2038.

Täby kommun bygger även ut fyra cykelbanor i kommunen till en total investeringskostnad om 31 miljoner kronor. Utbyggnaden av cykelbanorna kommer att ske under 2018. Staten genom Sverigeförhandlingen bidrar med 7,75 miljoner kronor till cykelinvesteringarna.

Tunnelbanestation Hagalund

Stockholms läns landsting bygger ut en ny tunnelbanestation vid Hagalund mellan stationerna Arenastaden och Hagastaden till en investeringskostnad på 1,2 miljarder kronor i 2016 års prisnivå.

Solna stad åtar sig att bygga 4 000 bostäder som en följd av tunnelbanestationen samt att medfinansiera med 650 miljoner kronor.

Staten genom Sverigeförhandlingen bidrar med 200 miljoner kronor baserat på kommunens bostadsåtagande.

Stockholms läns landsting bidrar med 350 miljoner kronor.

Bygget av tunnelbanestationen Hagalund sker samlat med utbyggnaden av Gula linjen och kommer enligt nu gällande tidplan vara klar år 2024.

Justering av trängselskatt

Som en del i att finansiera kollektivtrafikinvesteringarna ingår att justera trängselskatten i Stockholm. Den senaste justeringen av trängselskatten infördes 1 januari 2016. Utvärderingar visar att den prognostiserade effekten av avgiftshöjningen inte har realiserats till fullo.

Trafikverket har analyserat möjliga förslag på justeringar som är motiverade ur trafikstyrningssynpunkt och realistiska att införa till år 2020.

De justeringar av befintligt trängselskattesystem som ingår är bland annat att:

- tidigarelägga avgiftsperioden med en halvtimme på morgonen, det vill säga avgift tas ut redan klockan 06.00
- vissa dagar före helgdag blir avgiftsbelagda, exempelvis dag före Kristi himmelfärdsdag, dag före nationaldagen och dag för Alla helgons dag. Dagar som inte är motiverade och därmed inte får en avgift är exempelvis julafton och nyårsafton.
- första veckan i juli blir avgiftsbelagd, medan övriga veckor i juli förblir avgiftsfria
- avgiften höjs under årets högtrafikmånader med 10 kr till 45 kr/passage. Månader som berörs är mars, april, maj och juni samt september, oktober och november med undantag för dag före helgdag.

Intäkterna från trängselskatten kommer att utgöra en del av statens bidrag till kollektivtrafikåtgärderna i Stockholms län. En översyn av trängselskatten ska genomföras vart fjärde år.