

Stockholmsöverens- kommelsen

En första uppföljning

RAPPORT 3:2009

Regionplane- och trafikkontoret (RTK) ansvarar för regionplanering, översiktlig trafikplanering och regionala utvecklingsfrågor i Stockholms län. RTK arbetar på uppdrag av Regionplane- och trafiknämnden (RTN) och tillhör Stockholms läns landsting.

RTK bidrar till Stockholmsregionens utveckling genom en utvecklingsplanering som grundas på kvalificerat underlag och som genom samverkan och kommunikation leder till en gemensam syn på regionens utveckling hos regionens aktörer. RTK och RTN ska ge förutsättningar och ta initiativ för att den övergripande visionen och planeringsinriktningen enligt gällande Regional utvecklingsplan för Stockholms län (RUF5 2001) ska bli verklighet. Samtidigt pågår arbetet med att ta fram en ny regional utvecklingsplan (RUF5 2010).

RTK bevakar systematiskt utvecklingen i regionen och omvärlden. I RTK:s rapportserie presenteras kunskapsunderlag, analyser, scenarios, kartläggningar, utvärderingar, statistik och rekommendationer för regionens utveckling. De flesta rapporter är framtagna av forskare, utredare, analytiker och konsulter på uppdrag av RTK. På www.rtk.sll.se/publikationer finns möjligheter att ladda hem digitala versioner, beställa eller prenumerera på våra rapporter.

Citera gärna innehållet i rapporten men uppge alltid källan. Även kopiering av sidor i rapporten är tillåtet förutsatt att källan anges och att spridning inte sker i kommersiellt syfte. Återgivning av bilder, foto, figurer och tabeller (digitalt eller analogt) är inte tillåtet utan särskilt medgivande.

RTK är i likhet med Stockholms läns landstings (SLL) samtliga förvaltningar miljöcertifierade enligt ISO 14001 och jobbar med ständiga förbättringar i ett särskilt Miljöprogram, femte steget. SLL:s upphandlade tryckerier möter särskilt ställda miljökrav som specificerar både tryckprocessen och tryckeriets egna miljöledningsarbete. Denna trycksak är tryckt enligt SLL:s miljökrav.

Regionplane- och trafikkontoret

Box 4414, 102 69 Stockholm
Besök Västgötagatan 2
Tfn 08-737 25 00, Fax 08-737 25 66
rtk@rtk.sll.se www.rtk.sll.se

Konsulter Johanna Dillén (projektledare), Anders Wärmark (huvudförfattare) samt Anna Johansson och Lars Sandberg, WSP Analys & Strategi

Grafisk form och produktion Autotech Teknikinformation i Stockholm AB
Tryck Lenanders Grafiska, 34418 (2009)

RTN 2008-0250
ISSN 1104-6104
ISBN 978-91-85795-28-4

Förord

Regeringen tillsatte i slutet av 2006 en förhandlingsman, Carl Cederschiöld, för Stockholms infrastruktur. Slutresultatet av förhandlingarna överlämnades till regeringen i december 2007. Resultatet finns dokumenterat i rapporten Samlad trafiklösning Stockholmsregionen för miljö och tillväxt – till 2020 med utblick mot 2030, Överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen, december 2007.

I överenskommelsen gör såväl staten, som olika regionala och lokala parter ett antal åtaganden. I överenskommelsen anges också att denna bör följas upp årligen. Regionplane- och trafikkontoret (RTK) har av den regionala delegationen ("16-gruppen") givits i uppdrag att ansvara för denna uppföljning.

I denna första uppföljningsrapport redovisas aktuell status vid årsskiftet 2008/2009 för olika åtgärder och andra förutsättningar som omfattas av överenskommelsen.

Ansvarig på RTK för uppföljningsrapporten har varit Lars Wogel.

Stockholm i april 2009

Sven-Inge Nylund

Regionplannedirektör

Innehåll

Sammanfattning 7

Summary 9

Bakgrund 11

Investeringar i ny infrastruktur 13

Nya utgångspunkter och förutsättningar 13

Miljöåtgärder m.m. 21

Utgångspunkter 21

Åtgärder under 2008 25

Trängselskatten 31

Inledning 31

Överenskommelsen 31

Nya förutsättningar och påbörjat arbete 32

Godkännande, genomförande och organisation 37

Genomförandet av överenskommelsen 37

Organisation för vård och uppföljning av överenskommelsen 39

Överenskommelsens godkännande 42

Konsekvenser för miljö och tillväxt 43

Överenskommelsen 43

Omvärldsförändringar och nya förutsättningar i övrigt 44

6 Stockholmsöverenskommelsen

Sammanfattning

Regeringen beslutade i november 2006 att tillsätta en särskild förhandlingsman för Stockholms infrastruktur. Uppdraget var att åstadkomma en samlad trafiklösning för att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen. Resultatet av förhandlingen – här benämnd Stockholmsöverenskommelsen – överlämnades till regeringen i december 2007.

Syftet med denna uppföljningsrapport är att ge en första indikation på hur överenskommelsen har börjat genomföras samt att kartlägga hur olika förutsättningar som påverkar överenskommelsen har förändrats under det första året. Överenskommelsen om en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen sträcker sig fram till år 2020 med en utblick mot 2030. Denna första uppföljning omfattar i princip en redogörelse för genomförda åtgärder och förändrade förutsättningar under år 2008. Den period som täcks in utgör alltså en mycket begränsad del av hela det tidsspänn som Stockholmsöverenskommelsen är inriktad mot.

En genomgång har gjorts av hur planeringsläget för ny infrastruktur i Stockholmsregionen har förändrats från tidpunkten för Stockholmsöverenskommelsen till årsskiftet 2008/2009. Den övergripande slutsatsen är att planeringen och genomförandet av investeringarna i stort sett håller den takt och tidtabell som stakats ut genom överenskommelsen. Vissa enskilda projekt har dock förändrats till omfattning, utformning och/eller planerat genomförande. Sådana förändringar påverkar också kostnadsbildningen. En generell förändring tycks vidare vara att många spårprojekt enligt de senaste kalkylerna blivit avsevärt dyrare att genomföra än vad som tidigare antagits. Det är ännu för tidigt att säga vad detta innebär för Stockholmsöverenskommelsen i stort. När åtgärdsplaneringen är fullt genomförd i slutet av 2009 kan det dock finnas anledning att studera kostnadsutvecklingen närmare och överväga om och hur den påverkar överenskommelsen i fråga om bl.a. åtgärdssammansättning och genomförandetid.

Stockholmsöverenskommelsen innehåller även åtgärder för att främja måluppfyllelsen avseende klimatpåverkan, luftkvalitet, buller och transportsektorns inverkan på tätortsnära natur- och kulturmiljöer. Vidare ingår åtgärder för att få till stånd ny bebyggelse i goda transportlägen, främja miljösituationen och tillgängligheten för Arlanda samt att förbättra och underhålla befintlig infrastruktur.

En övergripande slutsats är att aktiviteter inletts när det gäller nästan alla de miljöåtaganden som ingår i överenskommelsen. Samtidigt finns det inga målsättningar som har hunnit bli helt uppfyllda. Detta är inte oväntat. Många av insatserna har en långsiktig inriktning och det har ännu endast förflutit cirka ett år sedan överenskommelsen presenterades.

Den avsiktsförklaring som gjorts om åtgärder för ökad tillgänglighet till och begränsade utsläpp kring Arlanda samt den samverkan mellan olika parter som har etablerats genom Arlanda Forum synes svara väl mot de utvecklingsmöjligheter för förbättrad tillgänglighet på kort och medellång sikt som Stockholmsöverenskommelsen vill få förverkligade. Den samlade bedömningen är att tempot hittills har varit högt i arbetet med Stockholmsöverenskommelsens miljöåtaganden. Det gäller särskilt de områden som regionen har huvudansvaret för.

Flertalet förslag i Stockholmsöverenskommelsen rörande förändringar i närtid av trängselskatten har redan genomförts. Preliminära uppgifter visar att trafikutvecklingen under 2008 inte i sig verkar föranleda några förändringar av trängselskatten. En förändring av betydelse för finansieringen av olika vägåtgärder inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen är att överskotten av trängselskatten beräknas bli större än tidigare antagits till följd av minskade administrationskostnader.

Stockholmsförhandlingens intentioner beträffande organisation och genomförande av överenskommelsen har i allt väsentligt tillgodosetts, även om det i vissa avseenden skett på ett mindre formaliserat sätt än vad som föreslogs i överenskommelsen. Några formella beslut om att godkänna överenskommelsen för statsmakternas (regering och riksdag) räkning och från Stockholms kommuners och landstings sida har t.ex. inte fattats. I Infrastrukturpropositionen, som överlämnades till riksdagen i september 2008, framhölls dock att uppdraget att förhandla om Stockholms infrastruktur och om medfinansieringen av Citybanan utgör ett viktigt underlag för regeringens förslag och överväganden. Regeringen redogör i det sammanhanget också för hur överenskommelserna följs upp i samverkan mellan regeringskansliet och företrädare för Stockholmsregionen.

I Stockholmsöverenskommelsen har den samlade trafiklösningens konsekvenser för miljö och tillväxt belysts. Det finns inte nu något underlag som motiverar en omprövning av de övergripande slutsatserna från denna konsekvensanalys. Ett bidragande skäl är att det är få åtgärder som har hunnit få effekt ännu och vars verkningar kan ge anledning till att revidera tidigare bedömningar. Särskilt när de miljöåtgärderna som ingår i överenskommelsen börjar materialisera sig kan det dock finnas skäl att se över konsekvensbelysningen

Säkert är att många omvärldsförändringar kommer att påverka genomförandet av Stockholmsöverenskommelsen. Skärpta internationella och nationella krav inom miljö- och klimatpolitiken kan t.ex. väntas få sådana följder. Det saknas dock ännu underlag för att göra några säkra bedömningar i detta avseende. Vidare kommer den branta nedgången i världsekonomin med stor sannolikhet att dämpa efterfrågan på resor och transporter på kort och medellång sikt. Även finansieringen av olika åtgärder kan påverkas genom att statens och kommunernas finanser försämras och budgetrestriktionerna ökar. Vilka verkningar detta får för t.ex. investeringsvolymen och investeringstakten i infrastrukturen är dock osäkert. Det beror bl.a. på i vilken utsträckning sådana åtgärder kommer att ingå som konjunkturstimulerande medel.

Preliminära resultat från trafikmätningarna i Stockholm under 2008 visar inte på några stora förändringar jämfört med 2007. Miljöbilarna bedöms stå för en stor del av den måttliga trafikökning över trängselskattensnittet som registrerats. Trängselskattens styreffekter bedöms vara i stort sett oförändrad. Den trafikökning som skett på de yttre tvärlederna kan till största del förklaras av den generella trafikökningen i länet. Det förefaller inte heller som nedgången i ekonomin ännu har avsatt några påtagliga spår i form av dämpad trafikvolym i Stockholm.

Summary

The government decided in November of 2006 to appoint a special negotiator for Stockholm's infrastructure. The commission was to achieve a coordinated traffic solution which would bring about a better environment and growth in the country and in the Stockholm region. The results of the negotiations – which have been called the Stockholm Agreement – were presented to the government in December 2007.

The purpose of this follow-up report is to provide a first indication as to how the agreement has begun to be implemented and to map out how various suppositions which affect the agreement have been changed during the first year. The agreement for a coordinated traffic solution for the Stockholm region covers the period up to 2020 with a view to 2030. In principle this first follow-up covers an account of the actions that have been taken and the changed conditions throughout 2008. The period covered makes up a very limited part of the entire time span which the Stockholm Agreement is intended to cover.

A review has been carried out as to how the planning situation for the new infrastructure in the Stockholm region has been changed from the time of the Stockholm Agreement to the turn of the year 2008/2009. The overall conclusion is that the planning and implementation of the investments in general are maintaining the pace and keeping to the timetable that has been defined by the agreement. Certain individual projects have however been changed as regards scope, formulation, and/or planned implementation. Such changes also affect the cost situation. A general change seems also to be that many tramline projects, in accordance with the latest calculations, have become much more expensive to implement than previously assumed. It is still too early to say what this means for the Stockholm Agreement in general. When the plan of action is fully implemented by the end of 2009, there may however be a reason to study the development of costs closer and consider as to whether and how it affects the agreement, with regard to, for instance, the plan of action and the time required to carry it out.

The Stockholm Agreement also includes measures to promote target fulfilment as regards the impact on the climate, the quality of the air, noise and the impact of the transport sector on the countryside and cultural environments which are close to urban areas. In addition, measures are included to bring about new developments in good locations from a transport point of view, promote the environmental situation and accessibility to Arlanda as well as improving and maintaining the existing infrastructure.

An overall conclusion is that activities have been started with regard to nearly all of the environmental commitments which form a part of the agreement. At the same time there are no targets that have yet to be fully met. This is not unexpected. Much of the work has a long term objective and only one year approximately has passed since the agreement was presented.

The declaration of intention that has been made regarding measures for increased accessibility to and limited emissions around Arlanda along with cooperation between various parties that have been established through Arlanda Forum seem to have responded well to the development opportunities for improved accessibility in the short and medium term which the Stockholm Agreement wants to bring about. The overall assessment is that the tempo so far has been high in the work with the environmental commitments covered by the Stockholm Agreement. This applies particularly to the areas which the region has primary responsibility for.

Several proposals in the Stockholm Agreement regarding alterations to the congestion tax in the near future have already been implemented. Preliminary data shows that traffic development throughout 2008 does not in itself seem to bring about any changes to the congestion tax. A change which is of importance for the financing of various road measures within the framework of the Stockholm Agreement is that the surplus funds from the congestion tax are expected to be greater than previously assumed as a result of reduced administration costs.

The intentions behind the Stockholm negotiation regarding the organisation and implementation of the agreement has more or less been satisfied, even if in some respects this has taken place in a less formalised manner compared to what was proposed in the agreement. No formal decision on the approval of the agreement on behalf of the state authorities (government and parliament) and from Stockholm's municipalities along with the county councils has been made. In the infrastructure proposition which was presented to the Swedish Parliament in September 2008, it was however emphasised that the task of negotiating Stockholm's infrastructure and the co-financing of Citybanan (The City Line) provides important groundwork for the government's proposals and deliberations. The government also accounts for, in this connection, how the agreements are to be followed up in cooperation with the government offices and representatives of the Stockholm region.

In the Stockholm Agreement, the consequences of the coordinated traffic solution for the environment and for growth have been illustrated. At the moment, there is no data which can justify a review of the overall conclusions of this impact analysis. A contributory reason is that there are few measures which have had time to come into effect yet, and whose effects could give reason to review previous assessments. When the environmental undertakings which form part of the agreement start to materialise, there may be a reason however to take another look at the impact analysis.

What is certain is that many changes in the world around us will impact on the implementation of the Stockholm Agreement. An intensification of international and national requirements within the environment and climate policy can for example be expected to have such consequences. However, there still lacks information in order to make any safe evaluations in this respect. In addition, the steep downturn in the world's economy is extremely likely to dampen the demand for travel and transportation in the short and medium term. Even the financing of various measures can be affected through the State's and the municipalities' finances worsening and through a tightening of budget restrictions. What effects this will have for example on investment volumes and the rate of investment in the infrastructure is however uncertain. This depends among other things on to what extent such measures will be included as stimulants to economic development.

Preliminary results from traffic measurements taken in Stockholm throughout 2008 do not show any great changes compared to 2007. Environment-friendly vehicles are expected to account for a large part of the moderate increase in traffic in respect of the congestion tax average that has been registered. The control effects of the congestion tax are deemed to be more or less unchanged. The increase in traffic that has taken place on the outer ring roads can to a great extent be explained by the general increase in traffic in the county. Nor does it seem that the downturn in the economy has yet presented any clear evidence in the form of reduced traffic volumes in Stockholm.

Bakgrund

Regeringen beslutade i november 2006 om att tillsätta en särskild förhandlingsman för Stockholms infrastruktur. Till förhandlingsman utsågs Carl Cederschiöld samt som biträdande förhandlare Lars Eric Ericsson och Karin Starrin. Förhandlingsmannens uppdrag var att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en samlad trafiklösning för att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen. Slutresultatet av förhandlingarna överlämnades till regeringen den 19 december 2007. Resultatet finns dokumenterat i rapporten *Samlad trafiklösning Stockholmsregionen för miljö och tillväxt – till 2020 med utblick mot 2030, Överenskommelse mellan staten och Stockholmsregionen, december 2007*.

Regionplane- och trafikkontoret i Stockholms län (RTK) har kanslifunktionen för uppföljningen av den samlade trafiklösningen för Stockholmsregionen. Som en del i denna uppgift svarar RTK för att organisera en av Stockholmsregionen initierad första uppföljning av den samlade trafiklösningen. RTK har i sin tur anlitat WSP Analys & Strategi för att bistå i denna uppföljning.

Syftet med denna uppföljningsrapport är att ge en första indikation på hur och i vilken omfattning överenskommelsen har börjat genomföras samt att kartlägga hur olika förutsättningar som påverkar överenskommelsens innehåll har förändrats under det första året.

Överenskommelsen om en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen sträcker sig fram till år 2020 med en utblick mot 2030. Denna första uppföljning omfattar i princip en redogörelse för genomförda åtgärder och förändrade förutsättningar under år 2008. Den period som täcks in utgör alltså en mycket begränsad del av hela det tidsspänn som Stockholmsöverenskommelsen är inriktad mot.

Investeringar i ny infrastruktur

I kapitlet redovisas hur planeringsläget för ny infrastruktur i Stockholmsregionen har förändrats från tidpunkten för Stockholmsöverenskommelsen till årsskiftet 2008/2009.

Den övergripande slutsatsen är att planeringen och genomförandet av investeringarna i stort sett håller den takt och tidtabell som stakats ut genom överenskommelsen. Vissa enskilda projekt har dock förändrats till omfattning, utformning och/eller planerat genomförande. Sådana förändringar påverkar också kostnadsbildningen. En generell förändring tycks vidare vara att många spårprojekt enligt de senaste kalkylerna blivit avsevärt dyrare att genomföra än vad som tidigare antagits. Det är ännu för tidigt att säga vad detta innebär för Stockholmsöverenskommelsen i stort. När åtgärdsplaneringen är fullt genomförd i slutet av 2009 kan det dock finnas anledning att studera kostnadsutvecklingen närmare och överväga om och hur den påverkar överenskommelsen i fråga om bl.a. åtgärdsammansättning och genomförandetid.

Nya utgångspunkter och förutsättningar

Budgetproposition med närtidssatsning och ökade anslag

Sedan Stockholmsöverenskommelsen ingicks har riksdagen beslutat om budgetpropositionen för år 2009 med anslag för bl.a. utbyggnaden av vägar och järnvägar. Budgetpropositionen ligger till grund för trafikverkens treåriga investeringsplaner och innehöll denna gång även en särskild så kallad närtidssatsning på vägar och järnvägar.

Med närtidssatsningen säkerställs enligt regeringen att angelägna projekt kan genomföras i ett snabbare, mer rationellt tempo och att prioriterade projekt med god samhällsekonomisk lönsamhet kan tidigareläggas. Närtidssatsningen innebär att anslaget till vägar ökar med 2 660 miljoner kronor 2009 och 2 180 miljoner kronor 2010. Anslagen för banhållningen tillförs 1 140 miljoner kronor 2009 och 1 620 miljoner kronor 2010. För 2011 räknar regeringen med att anslagen inom infrastrukturområdet totalt ökas med 3 850 miljoner kronor.

Den investeringsplan som Vägverket gjort med ledning av budgetpropositionen innebär inga stora förändringar när det gäller inriktning och finansieringssätt. Överskotten från trängselskatten i Stockholm växer dock ganska kraftigt i relativ betydelse samtidigt som finansiering genom externa bidrag och förskottering förutses minska i betydelse. Banverkets treåriga investeringsplan innebär inte heller några stora förskjutningar mellan investeringsområden och finansieringssätt. Andelen s.k. tidigarelagda investeringar ökar dock från ca 15 procent 2008 till nästan 25 procent 2010. Anslagsfinansieringen minskar också något medan lånefinansieringen ökar.

Det går inte att översätta uppgifterna om de resurser som avsätts genom budgetpropositionen till direkta konsekvenser för Stockholmsöverenskommelsen, eftersom medlen inte är öronmärkta för vissa angivna åtgärder. Medlen inom den s.k. närtidssatsningen är dock specificerade på objekt och det framgår av sammanställningen nedan vilka projekt i Stockholm som berörs.

Ny inriktning och nya ramar för infrastrukturplaneringen

Med anledning av propositionen ”Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt” har riksdagen beslutat om inriktningen av åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2010–2021. Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen under åren 2010–2021 uppgår till totalt 417 miljarder kronor, varav drygt hälften ska användas för att utveckla transportsystemet genom främst investeringar i vägar och järnvägar. Beslutet innebär enligt regeringen en nivåhöjning på 2,65 miljarder kronor per år för insatser för att utveckla transportsystemet.

Stockholmsöverenskommelsen ingår som ett viktigt underlag för Infrastrukturpropositionen och regeringen gör återkommande hänvisningar till överenskommelsen i sina överväganden. Exempelvis skriver regeringen: ”Beträffande resultatet av Stockholmsförhandlingen vill regeringen särskilt framhålla genomförandet av Citybanan, Förbifart Stockholm, E 18 Hjulsta–Kista, järnväg Barkarby–Kallhäll samt länsväg 259 Södertörnsleden. Regeringen framhåller också värdet av att lokala och regionala parter tar ett delansvar för finansieringen av infrastrukturåtgärder och anger att man har för avsikt att hantera statens åtaganden genom att peka ut åtgärder i uppdrag till trafikverken inför åtgärdsplaneringen. I Infrastrukturpropositionen anges också att regeringskansliet har samråd och överläggningar med lokala och regionala företrädare för Stockholmsregionen för att följa upp Stockholmsöverenskommelsen.

I infrastrukturpropositionen föreslår regeringen att statsbidraget till investeringar i fordon för regional kollektiv persontrafik på spår ska avvecklas. När de medel som riksdagen tidigare beslutat om är slut avskaffas statsbidraget. Det påverkar Stockholmsöverenskommelsen eftersom statsbidraget ingår i den beräknade finansieringen av vissa kollektivtrafikinvesteringar. Det är dock fortfarande oklart vilken nettoeffekt förändringen får.

Åtgärdsplanering pågår

I december 2008 beslutade regeringen om att ge trafikverken i uppdrag att upprätta en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. Samtidigt fick ansvariga i länen i uppdrag att upprätta förslag till transportslagsövergripande länsplan för den regionala transportinfrastrukturen för samma tidsperiod. Uppdraget som ska genomföras enligt särskilda direktiv ska avrapporteras i olika omgångar från den 1 september till den 15 december 2009.







Planeringsdirektiven ger Stockholms län en preliminär ram på drygt 7,8 miljarder kronor för utveckling av länets transportinfrastruktur, vilket motsvarar knappt 24 procent av den totala ramen för länen (preliminärt 33,1 miljarder kronor).¹ Till detta kommer den nationella planen för utveckling av transportsystemet. Enligt

¹ Till bilden hör att vissa objekt som ingår i den s.k. närtidsatsningen tidigare hänfördes till länsramen men nu finansieras i den nationella planen.

regeringens direktiv ska denna plan bl.a. innehålla objekt som påbörjats men inte avslutats vid ingången till 2010 och de objekt som ingår i regeringens närtidssatsning. Vidare anges att Förbifart Stockholm och de objekt som ingår i avtalet om Citybanan m.m. ska ingå i den nationella planen.

Uppföljning av genomförandeprogrammet 2008–2012

Trafikverken har under 2008 förberett åtgärdsplaneringen genom att utarbeta nytt och uppdaterat planeringsunderlag. I denna process har samtliga de projekt som ingår i Stockholmsöverenskommelsen setts över på olika sätt. I vissa fall kan resultatet av denna översyn vara begränsad, t.ex. att kostnader och nyttor omräknats till en aktuell prisnivå. I andra fall kan ett fördjupat planeringsunderlag medföra nya beräkningar av kostnader och nyttor samt att projektets utformning och omfattning ändrats i olika avseenden. Uppgifterna i sammanställningen nedan avser planeringsläget vid årsskiftet 2008/2009 så som det redovisats av Banverket, Vägverket och SL. Redovisningen avser genomförandeläget för samtliga objekt under perioden 2008–2012 utifrån den indelning som gjordes i Stockholmsöverenskommelsen. Utredningsläget har markerats i enlighet med följande färgskala där ljusblå innebär att förstudie pågår och mörkgrön innebär att objektet öppnats för trafik.

Genomförandeläge	
Förstudie	
Väg-/järnvägsutredning	
Tillåtlighetsprövning	
Arbets-/järnvägsplan	
Byggskede	
Öppnad/klar	

Stockholmsöverenskommelsen			Uppföljningen 2008			
	Genomförande	Kostnad, mkr (2007-års prisnivå)	Genomförandeläge årsskiftet 2008/2009	Kostnad, mkr (2008-års prisnivå)	Hänt i plan. processen	Övr beslut
<i>Spår (i överenskommelsen förutsatta att ingå i den nationella banhållningsplanen)</i>						
Citybanan	Pågår	16 300	Pågår	16 790 (per 200701)	Byggskede	Utökat bidrag från SLL och Sthlms stad?
Västerhaninge–Nynäshamn	Pågår	750	Pågår	850 **	Öppnad Järnvägsplan	Byggs planskilt
Kraftsamling Mälardalen del i Stockholms län	Pågår	520	Klart 2011	Ca 2 000 för hela Mälardalen	Byggskede	Tidigare kostnad sannolikt bara Sthlms län
Kallhäll–Barkarby	Planerad byggstart 2011	2 660	Planerad byggstart 2011	3 300	Tillåtighetsprövn ska inledas Arb med järnvägsplan inlets	
Södertälje hamn–Södertälje C	Planerad byggstart 2010	810	Plan byggstart 2010	810	Järnvägsplan klar maj 2009	
Kombiterminal norr	i.u.	550–850	i.u.	200–400	i.u.	
Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan, bidrag 50 procent	Planerad byggstart 2010	2 300	Planerad byggstart 2012	3 300 (bidrag 680)	Järnvägsplan och systemhandl pågår	
– nya fordon, bidrag 50 procent		570		800 (bidrag 250)		
– depå				600		
Tvärspårväg Solna, bidrag 50 procent	Planerad byggstart 2010	1 750	Planerad byggstart våren 2009	3 000	Järnvägsplan och systemhandl pågår	
– nya fordon, bidrag 50 procent		650		700		
– depå				1 500		

Stockholmsöverenskommelsen			Uppföljningen 2008			
	Genomförande	Kostnad, mkr (2007-års prisnivå)	Genomförandeläge årsskiftet 2008/2009	Kostnad, mkr (2008-års prisnivå)	Hämt i plan. processen	Övr beslut
Dubbelspår på Roslagsbanan, bidrag 50 procent	Planerad byggstart etapp 1 2010	2 000	Planerad byggstart etapp 1 2009	800–1 140	Järnvägsplan och systemhandl pågår	
			Planerad byggstart etapp 2 2010	1 000–1 600	Förstudie/samråd pågår	
– nya fordon, bidrag 50 procent		2 000		350–450 varav 150 är tillgänglighetsanpassningar		
– depå				800		Avpassad för dagens fordonspark
Bidrag Tvärspårväg till Kista, 50 procent	Planerad byggstart 2012	2 250	Tidplan tas fram inom förstudie	3 500–4 900	Förstudie pågår	
– nya fordon, bidrag 50 procent		500		700–900		
– depå				700–1 000		
<i>Vägar (i överenskommelsen förutsatta att ingå i den nationella vägtransportplanen)</i>						
Norra Länken	Pågår	9 800	Öppnas för trafik 2015	11 810	Byggskede	
E18 Hjulsta–Kista	Planerad byggstart 2008	3 048	Planerad byggstart 2009	3 064	Byggskede	Ingår i närtids-satsn. med 300 mkr
E4 Södertälje–Hallunda, trimning sex körfält	Planerad Byggstart 2009	250	Planerad byggstart 2009	349,5	Byggskede	Breddn.
E4/E20 Tomtebodavägen–Norra Haga station	Planerad Byggstart 2010	300	(2011/2012) Bör vara klar 2015 då Norra Länken öppnas	744	Arbetsplan pågår	

Stockholmsöverenskommelsen			Uppföljningen 2008			
	Genomförande	Kostnad, mkr (2007-års prisnivå)	Genomförandeläge årsskiftet 2008/2009	Kostnad, mkr (2008-års prisnivå)	Hänt i plan. processen	Övr beslut
E4 Förbifart Stockholm, Hjulsta–Häggvik (etapp 1)	Planerad Byggstart 2012	5 500 ^{aa}	Planerad byggstart 2012	5 515	Tillåtlighetsprövning pågår Arbetsplan Pågår	Ny successiv kalkyl görs i mars 2009
<i>Vägar (i överenskommelsen förutsatta att ingå i länstransportplanen)</i>						
Norrortsleden	Klar	2 130	Öppnad 2008	2 712*	Öppnad	
Väg 73, etapp 1 Överfors–Fors	Pågår	1 750	Öppnas för trafik 2010	1 332*	Byggskede	Ingår i närtids-satsn. med 450 mkr
Väg 73 etapp 2: Älgviken–Överfors			Öppnas för trafik 2010	548*	Byggskede	
Väg 259 Södertörnsleden etapp 1 (Haningeleden/Botkyrkaleden)	Planerad Byggstart 2010	1 400	Planerad byggstart 2010	1 505	Arbetsplan gjord Bygghandling inleds	Ingår i närtids-satsn. med 100 mkr
Väg 267 Rotebro–Stäket	Planerad Byggstart 2010	265 (fyra körfält)	Planerad byggstart 2012	254 (fyra körfält) 175 (2+1 körfält)	Förstudie	
Bostadsrelaterade projekt	2008–2012	520	Inga nya uppgifter finns framtagna	Inga nya uppgifter finns framtagna	Inga nya uppgifter finns framtagna	
Trimning, Vägverket (nationella/ regionala vägar), Stockholm stad, SL, övriga kommuner	2008–2012	ca 400	i.u.	325 * (2008–2009)	Pågår	Det blir sannolikt mer pengar 2010–2012
Totalt (exkl trimningsmedel)		53 453		71 084 (inkl depå)		

i.u. – ingen uppgift

* Löpande prisnivå

** Uppgift från Gunnar Hammar, Banverket

*** Beslut om ev. senarelagd tidplan bedöms beslutas av SLs styrelse i mars 2009.

^{aa} Prisinivå 2006

Den beräknade kostnaden för genomförande 2008–2012 har ökat från cirka 53 till drygt 70 miljarder kronor, vilket motsvarar en ökning med nära 30 procent. Ökningen har främst skett för de spårbundna transportslagen. Objekten som har ett genomförandeprogram under denna period har kommit förhållandevis långt i planeringsprocessen. Två av objekten är öppnade för trafik, knappt hälften befinner sig i ett byggskede, medan arbets- eller järnvägsplanearbete pågår för majoriteten av övriga objekt. Observera att objekten är redovisade i olika prisnivåer, och att kostnaden för depåer inom SL-trafiken ingår i uppföljningen.

	Enligt Stockholmsöverenskommelsen, mkr (2007-års prisnivå *)	Uppföljning 2008, mkr (2008-års prisnivå *)	Skillnad (mkr)	Skillnad (procent)
Spår (nationella banhållningsplanen)	31 260	43 250	11 990	38 procent
Vägar (nationella vägtransportplanen)	18 898	21 483	2 585	14 procent
Vägar (länstransportplanen)	5 545	6 351	806	15 procent
Totalt	55 703	71 084	15 381	28 procent

* I huvudsak kostnadsnivå 2007 resp 2008. Se fg tabell för precisering per objekt.

Som framgår av tabellen ovan har de beräknade kostnaderna ökat mest för spår. Det är framförallt kostnaderna för de planerade lokaltrafikspåren (inkl. bidrag till nya fordon) som reviderats i förhållande till Stockholmsöverenskommelsen. När åtgärdsplaneringen är fullt genomförd i slutet av 2009 och hela kostnadsbilden är klar för de åtgärder som ingår i Stockholmsöverenskommelsen kan det finnas anledning att studera närmare om denna tendens håller i sig, liksom vad den i så fall beror på och hur överenskommelsen påverkas i olika avseenden. En sådan analys skulle bl.a. kunna inriktas på hur kostnadsutvecklingen kan antas påverka åtgärdssammansättningen och genomförandetiden samt vilka åtgärder som kan vidtas för att begränsa konsekvenser av detta slag.

Uppföljning av inriktning 2013–2019

Nedan redovisas en översiktlig uppföljning av Stockholmsöverenskommelsens inriktning för perioden 2013–2019. För de objekt som i överenskommelsen har tagits upp under denna period har de beräknade kostnaderna ökat med 24 procent, från 40 till 50 miljarder kronor. Uppföljningen visar att kostnaderna fluktuerar både uppåt och nedåt förhållandevis kraftigt för enskilda objekt, med mellan -85 procent till + 202 procent.

De förändringar som skett i förhållande till uppgifterna i Stockholmsöverenskommelsen beror bl.a. på att en ändrad utformning av objekten övervägs. Detta är t.ex. fallet med "E4 Norrtull–Kista" och "Ny bro i Södertälje". Den pågående planeringen

kan också medföra att vissa objekt kommer att hamna i en annan tidsmässig prioritering än vad som framgår av överenskommelsen, vilket också förutsattes i denna.

Spår (i överenskommelsen förutsatta att ingå i den nationella banhållningsplanen)	Kostnad, mkr (2007-års prisnivå)	Kostnad, mkr (2008-års prisnivå)
Stockholm C–Sörentorp	390	154
Tomtebodabarkarby	5 600	7 400–11 450
Dubbelspår Nynäsbanan, etapputbyggnad	300–2 000	481
Pendeltågsstation Vega, bidrag 50 procent	200	225
Bussterminal Slussen, bidrag 50 procent	600	580
Lidingöbanan, bidrag 50 procent	700	635 □ (+90 Lidingö stad)
T-bana Karolinska, bidrag 50 procent	1 400	3 000
Spårväg syd, bidrag 50 procent	3 000	8 000
Tvårspårväg Solna–Universitetet, bidrag 50 procent	2 000	3 300
Vägar (i överenskommelsen förutsatta att ingå i den nationella vägtransportplanen)	Kostnad, mkr (2007-års prisnivå)	Kostnad, mkr (2008-års prisnivå)
E4 Förbifart Stockholm (etapp 2) prisnivå 2006	19 500	19 554
E18/E20 Frescati–Bergshamra □□	250	<i>i.u.</i>
E4 Norrtull–Kista	1 400	213
E4 tpl Rosersberg	120	132
E4 tpl Måby	35	41
E18 tpl Roslags Näsby och Viggbyholm	350	264
Busskörfält E18 Danderyd–Arninge	225	287,5
E4/E20 Södertälje–Hallunda, ny bro i Södertälje	1 600	743
Vägar (i överenskommelsen förutsatta att ingå i länstransportplanen)	Kostnad, mkr (2007-års prisnivå)	Kostnad, mkr (2008-års prisnivå)
väg 76 Förbifart Norrtälje	270	297,5
väg 222 Skurubron	550	857
väg 222 Mölnvik–Ålstäket	25–130	234
väg 268 Hammarby–Grana	30–215	228-476
väg 261 Nockeby–Tappström □□	<i>upp till 330</i>	69 <i>(oförändrad lösning)</i>
väg 259 Södertörnsleden etapp 2 (Masmolänken)	1 200	1 188
Totalt	40 490	50 402

□ Uppgifterna för Lidingöbanan kommer att revideras.

□□ Ej medräknad i summan.

Miljöåtgärder m.m.

Stockholmsöverenskommelsen innehåller även andra åtaganden än att bygga ut och modernisera trafiksystemet. Det gäller åtgärder för att främja måluppfyllelsen avseende klimatpåverkan, luftkvalitet, buller och transportsektorns inverkan på tätortsnära natur- och kulturmiljöer. Vidare ingår åtgärder för att få till stånd ny bebyggelse i goda transportlägen, främja miljösituationen och tillgängligheten för Arlanda samt att förbättra och underhålla befintlig infrastruktur. I detta kapitel sammanfattas vilka åtgärder och/eller förberedelser för åtgärder som har vidtagits i dessa avseenden under 2008.

En övergripande slutsats är att aktiviteter inletts när det gäller nästan alla de miljöåtaganden som ingår i överenskommelsen. Samtidigt finns det inga målsättningar som har hunnit bli helt uppfyllda. Detta är inte oväntat. Många av insatserna har en långsiktig inriktning och det har ännu endast förflutit cirka ett år sedan överenskommelsen presenterades. Överenskommelsen sträcker sig ju trots allt fram till 2020 med en utblick mot 2030.

Den avsiktsförklaring om åtgärder för ökad tillgänglighet till och begränsade utsläpp kring Arlanda samt den samverkan mellan parterna som etablerats genom Arlanda Forum synes svara väl mot de utvecklingsmöjligheter för förbättrad tillgänglighet på kort och medellång sikt som Stockholmsöverens-kommelsen vill få förverkligade.

Den samlade bedömningen är att tempot hittills har varit högt i arbetet med Stockholmsöverenskommelsens miljöåtaganden. Detta gäller särskilt de områden som regionen har huvudansvaret för.

Utgångspunkter

Överenskommelsen

I Stockholmsöverenskommelsens avsnitt om miljöåtgärder anges vilka åtgärder parterna kommit överens om att genomföra för att driva på utvecklingen och bidra till att uppfylla de nationella och regionala miljökvalitetsmålen. Vidare ingår åtgärder för att främja miljösituationen och tillgängligheten för Arlanda samt att förbättra och underhålla befintlig infrastruktur.

De tre mest relevanta nationella miljökvalitetsmålen anges vara *Begränsad miljöpåverkan*, *Frisk luft* och *God bebyggd miljö*. Överenskommelsen ska dock följa sådana förändringar av miljökvalitetsmålen som riksdagen kan komma att besluta.

De av länsstyrelsen beslutade regionala miljömålen har 2010 som målår. I Stockholmsöverenskommelsen åtar sig parterna att genomföra ett antal konkreta åtgärder som på ett kraftfullt sätt bidrar till måluppfyllelsen. Den viktigaste utmaningen är att begränsa klimatpåverkan och nå målet om att till 2010 minska utsläppen av koldioxid till 3,1 ton per person och år.

Vidare ska de regionala miljömålen förädlas och utvecklas av staten tillsammans med landstinget och kommunerna, för att spegla ambitionen att ytterligare begränsa utsläppen av koldioxid, kväveoxid och partiklar fram till 2020. De utvecklade målen ska enligt överenskommelsen finnas framme under 2009.

Klimatmålen bedöms vara särskilt krävande att uppnå. Efter att riksdagen beslutat om nya riktlinjer för klimatpolitiken bör ett långsiktigt åtagande fastställas avseende utsläppen för Stockholmsregionens transportsystem. Parterna ansåg att Stockholmsregionen ska ha målet att sänka utsläppen för vägtrafiken i Stockholms län med 30 procent till 2030.

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 var den breda samsyn som råder kring analyser och strategier i Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen (RUFs). 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.

Nya förutsättningar och påbörjat arbete

Nya nationella riktlinjer på klimat- och miljöområdet förbereds

Sedan Stockholmsöverenskommelsen ingicks har regeringen arbetat med att bereda nya nationella riktlinjer på klimat- och miljömålsområdena. Tidigare förutsågs att åtminstone Klimatpropositionen skulle presenteras under 2008. Nu har regeringen angivit att en proposition med riktlinjer för klimatpolitiken ska överlämnas till riksdagen den 17 mars 2009. I juli 2008 utsåg regeringen en särskild utredare för att se över miljömålssystemet. Utredaren ska delredovisa sitt arbete i mars 2009 och slutredovisa senast den 30 september 2009.

Något fullständigt underlag för utvecklingen av de regionala miljömålen kan alltså inte väntas föreligga förrän tidigast hösten 2009. Att tidsplanerna för när nya nationella riktlinjer kommer att presenteras har förskjutits, kan således få konsekvenser för möjligheterna att hinna redovisa utvecklade mål för Stockholmsregionen under 2009 så som förutsätts i Stockholmsöverenskommelsen. Från regionens sida har man valt att avvakta de nationella riktlinjerna innan arbetet med att utveckla de regionala miljömålen påbörjas.

Regionens miljömålspanel med expertgrupp har påbörjat sitt arbete

En viktig förberedande åtgärd från regionens sida har varit att en kommunövergripande miljömålspanel, med uppdrag att bereda kommande regionala mål i dialog med länsstyrelsen och Stockholms läns landsting, har inrättats under hösten 2008. Vidare har en expertgrupp som följer upp arbetet och föreslår åtgärder knutits till Miljömålspanelen.

Miljömålspanelen har organiserats som en tillfällig beredning inom ramen för KSL – Kommunförbundet för Stockholms län. Enligt KSL:s verksamhetsplan för 2009 är miljömålspanelens uppdrag att, utifrån transportsektorns påverkan, bereda regionala miljömål samt föreslå och stödja genomförandet av åtgärder som berör:

- Klimat,
- Luftkvalitet,
- Buller,

- Tätortsnära natur- och kulturmiljöer,
- Främjande av ny bebyggelse i goda transportlägen,
- Främjande av miljösituationen och tillgängligheten för Arlanda,
- Förbättring och underhåll av befintlig infrastruktur.

Som inriktningsmål för verksamheten anges att:

- Bereda kommande regionala mål i dialog med länsstyrelsen.
- Genom samordning i planering och byggande bidra till en transporteffektiv stadsbygd.
- Följa strategierna i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen.
- Precisera vad som ska uppnås under 2009.
- Utveckla arbetsformerna för miljömålspanelen och expertgruppen.
- Analysera vilka frågor som miljömålspanelen ska prioritera.
- Leverera underlag till den årliga rapporten om uppföljning av Stockholmsförhandlingen.

Ny regional utvecklingsplan läggs fast 2010

Ett förslag till ny regional utvecklingsplan för Stockholms län – RUFS 2010 – är under beredning. Förslag till vision, mål, strategier och åtaganden med miljökonsekvensbeskrivning har varit på samråd fram till slutet av november 2008. Efter samrådet vidtar arbete med en utställningsversion av planen. Siktet är inställt på att den nya utvecklingsplanen ska behandlas av landstingsfullmäktige under våren 2010.

Den nya planen bygger vidare på RUFS 2001 som legat till grund för Stockholmsöverenskommelsen. Överenskommelsen om en samlad trafiklösning ingår i sin tur som en viktig förutsättning för den nya regionala utvecklingsplan som nu tas fram.

Ny dom ger längre tidsfrist för att minska utsläppen kopplade till Arlanda

Miljööverdomstolen har i en dom den 22 oktober 2008 ändrar miljödomstolens villkor för tillståndet till verksamheten vid Arlanda flygplats. Ändringen innebär att utsläppen av koldioxid och kväveoxider från flygverksamheten och de marktransporter som den leder till senast vid utgången av år 2016 måste nedbringas till 1990 års nivå. Tidigare gällde den 1 januari 2011 som tidsgräns.

För att den framflyttade tidsgränsen ska träda i kraft måste Luftfartsverket fullfölja sitt åtagande om att inge en fullständig tillståndsansökan för verksamheten på Stockholm-Arlanda flygplats senast den 31 december 2010. Vid en sådan prövning kan konstruktionen av nu aktuellt villkor, liksom övriga villkor för verksamheten, komma att övervägas på nytt.

Avsiktsförklaring om åtgärder för ökad tillgänglighet till och begränsade utsläpp kring Arlanda

Storstockholms lokaltrafik (SL), Upplands lokaltrafik (UL), SJ AB, Luftfartsverket Arlanda, Banverket, Vägverket, A-Banan Projekt AB, Sigtuna kommun, Regionplane- och trafikkontoret i Stockholms län (RTK), Regionförbundet för Uppsala län samt

Länsstyrelsen i Stockholms län har den 22 september 2008 undertecknat en gemensam avsiktsförklaring om åtgärder för ökad tillgänglighet till och begränsade utsläpp kring Arlanda.

De åtgärder som parterna har identifierat som viktigast att samverka kring i arbetet med att öka tillgängligheten till Arlanda samtidigt som miljökraven tillgodoses kan sammanfattas i följande punkter:

- Aktiv samordning av tidtabellsläggningen.
- Att koppla planeringen för spårinfrastrukturen till trafikeringsstrategier.
- Förbättrad tillgänglighet till Arlandabanan.
- Förbättrad tillgänglighet i Arlandas närområde.
- Förbättrade kollektiva förbindelser från nordostsektorn.
- Förbättrade regionalstågförbindelser från strategiska knutpunkter i Stockholm-Mälarenregionen.
- Förbättringar för kollektivtrafikresenärer.
- Incitament för vägtrafikanter att miljöanpassa sina resor.
- Samordning och effektivisering av företagens transporter.
- 100 procent miljötaxi.
- Uppföljning av åtgärder i Letter of Intent.

Kontinuerliga uppföljningar ska göras inom ramen för samverkansorganet Arlanda Forum. Syftet är att ge respektive aktör incitament till att kontinuerligt arbeta med de frågor man åtagit sig i avsiktsförklaringen samt synliggöra i vilken utsträckning som respektive aktör har uppfyllt sitt ansvar. Med ettårsintervaller görs även en mer omfattande uppföljning då även avsiktsförklaringen kan revideras om det finns behov av detta. Regionplane- och trafiknämnden, genom RTK, och Regionförbundet för Uppsala län har ett gemensamt ansvar att samordna och genomföra såväl den kontinuerliga uppföljningen som den mer omfattande uppföljningen och revideringen. Övriga aktörer har ett ansvar att medverka i denna uppföljning.

I avsiktsförklaringen ingår att A-Banan Projekt AB avser att samordna förhandlingarna med A-Train AB och samtidigt driva frågor kring övriga operatörers och trafikhuvudmäns tillgänglighet till Arlandabanan, t.ex. genom förändringar i företrädesrätt, trafikerings- och avgifter, i syfte att stimulera en utökad kollektivtrafik till Arlanda. Nuvarande spåravgifter och tåglägen är fastställda i avtal mellan A-Banan Projekt AB och A-Train AB och gäller t.o.m. år 2040. A-Banan Projekt AB har för avsikt att i samarbete med A-Train AB förutsättningslöst diskutera framtida utvecklingsmöjligheter för tågtrafiken. I denna del svarar alltså avsiktsförklaringen även mot förslaget i Stockholmsöverenskommelsen att staten genom A-banan Projekt AB med A-Train AB ska förhandla fram och gemensamt komma överens om förändringar i avtalet.

Åtgärder under 2008

I det följande redovisas översiktligt vilka åtgärder inom miljöområdet m.m. som har vidtagits eller påbörjats under 2008. Redovisningen sker huvudsakligen i tabellform och är uppdelat på minskad klimatpåverkan, bättre luftkvalitet, övriga miljöåtgärder, bättre miljösituation och tillgänglighet för Arlanda samt underhåll och förbättring av befintlig infrastruktur.

Två av tre åtaganden för minskad klimatpåverkan på gång

Elva specificerade åtaganden/åtgärder i Stockholmsöverenskommelsen som syftar till att minska klimatpåverkan från trafiken har identifierats. Åtagandena /åtgärderna har listats i punktform i uppställningen nedan med angivande av vilken part som har huvudansvaret för ett genomförande. Vidare anges hur långt genomförandet har kommit (ej påbörjat, påbörjat, genomfört) med en kort kommentar om vilka kända aktiviteter som pågår.

Åtagande	Ej påbörjat	Påbörjat	Genomfört	Kommentar
Stimulera andra transporter än med bil (regionen)				Organisation, trafikering och taxesystem för storregional kollektivtrafik utreds inom projektet FramKo. Regional-fondsprojekt (se nedan)
Utveckla transporteffektiva lösningar (regionen)				Projekt inom EU:s regional-fond för effektivisering av transportsystemet i Stockholm län (RTK samordn)
Delmål för klimatpåverkan på medellång och lång sikt (regeringen)				Klimatproposition i mars 2009
CO ₂ -differentierat för-månsvärde för tjänstebilar (regeringen)				Eventuellt i översyn av energiskattesystemet (BP)
Vidareutveckla CO ₂ -baserade fordonsskatt (regeringen)				Eventuellt i översyn sker av energiskattesystemet (BP)
Kilometerskatt för tunga fordon (regeringen)				Ingen åtgärd aviserad. Kommer sannolikt att behandlas i Klimatprop
Miljöbilspremie för tunga fordon (regeringen)				Ingen åtgärd aviserad. Frågan kan ev komma att behandlas i Klimat- eller Miljömålsprop
Företagssubvention av anställdas arbetsresor med kollektivtrafik (regeringen)				Ingen åtgärd aviserad. Frågan kan ev komma att behandlas i Klimat- eller Miljömålsprop

Åtagande	Ej påbörjat	Påbörjat	Genomfört	Kommentar
Krav/metoder för ökad energi- och CO ₂ -effektivitet i infrastruktur (regeringen/trafikverk)				Riktlinjer infrastrukturproposition, direktiv åtgärdsplaner
Enhetlig miljöbilsdefinition (regeringen/Vägverket)				Klimatkraven för statliga fordon ses över (Infraprop)
Fortsatt investeringsstöd för alternativa bränslen (regeringen)				Ingen åtgärd aviserad. Frågan kan ev komma att behandlas i Klimat- eller Miljömålsprop

Det kan konstateras att de flesta åtaganden/åtgärder som gäller minskad klimatpåverkan ligger inom regeringens eller de nationella myndigheternas ansvarsområde, vilket är naturligt med hänsyn till klimatproblemets globala skala. Inom de två åtagandeområden där ansvaret primärt bedömts ligga på regionen har verksamhet inletts. Inom regeringens eller de nationella myndigheternas ansvarsområde bedöms verksamhet pågå inom fem åtgärdsområden medan det finns fyra områden där inga nya åtgärder annonserats. Det bör dock betonas att det finns gott om tidigare utredningar och förslag även inom dessa områden. Vår bedömning avser således endast om det har tagits några nya initiativ sedan Stockholmsöverenskommelsen presenterades.

Sammantaget har nya initiativ och påbörjad verksamhet rapporterats för 2/3 av de åtaganden i Stockholmsöverenskommelsen som siktar till minskad klimatpåverkan. För 1/3 av åtagandena återstår det att redovisa vilka nya initiativ och åtgärder som kan vara aktuella för att uppfylla överenskommelsen. Dessa åtaganden är dock av ett sådant slag att det inte är uteslutet att de kommer att behandlas på ett eller annat sätt i regeringens planerade riktlinjer för klimatpolitiken och miljöpolitiken.² Inget av åtagandena har hunnit bli fullt genomförda.

² Klimatutredningen har t.ex. föreslagit att kilometerskatt ska införas för tunga fordon, varför det är högst troligt att frågan tas upp till behandling i den aviserade Klimatpropositionen.

Initiativ inom nästan alla åtaganden för bättre luftkvalitet

På motsvarande sätt som i fråga om åtaganden för minskad klimatpåverkan har sex specificerade åtaganden/åtgärder identifierats i Stockholmsöverenskommelsen som främst syftar till att uppnå bättre luftkvalitet. Det bör noteras att vissa åtaganden för minskad klimatpåverkan och bättre luftkvalitet även har betydelse för trafikens miljöpåverkan i övrigt.

Åtagande	Ej påbörjat	Påbörjat	Genomfört	Kommentar
Fullfölj åtgärdsprogram för luftkvalitet (regeringen, regionen, kommuner)				Länsstyrelsens åtgärdsprogram fastställdes 2004. Miljömålspanelen har gett sin expertpanel i uppdrag att förbereda åtgärdsplan
Styrmedel för att begränsa dubbdäcksanvändningen (regeringen)				Regeringsuppdrag om vinterdäck till Vägverket. Effektiva regelförändringar ska vara i kraft till vintern 2009/2010
Analys av åtgärder för att begränsa partikelutsläpp från vägtrafiken (regeringen)				Ingen åtgärd aviserad. Kommer sannolikt att behandlas i Miljömålsprop
Utred åtgärder för att överskridanden längs gatunäten ska försvinna (kommuner)				Miljömålspanelen har startat kartläggning av utsläpp och överskridanden i gatu- och vägnätet
Utveckla användningen av miljözoner (regionen/kommuner)				Ingår i Miljömålspanelen verksamhetsplan för 2009
Miljödifferenterad trängsel-skatt (regionen/regeringen)				Ingen åtgärd aviserad. Trängselskattens utformning ingår i uppföljningsgruppens uppgifter

När det gäller Stockholmsöverenskommelsens åtgärder för bättre luftkvalitet bedöms ansvaret primärt ligga på regionen eller regionens kommuner när det gäller två av sex åtaganden. I två fall handlar det om nationella styrmedel där regeringen har huvudansvaret och i två fall bedöms ansvaret vara delat mellan nationell nivå och regional/lokal nivå. Nya initiativ och påbörjad verksamhet har rapporterats inom fem av sex åtgärdsområden. Inget åtagande är helt genomfört.

Verksamhet har påbörjats inom de övriga miljöåtaganden som regionen råår över

I Stockholmsöverenskommelsen har sex miljöåtaganden identifierats som inte primärt är inriktade mot climateffekterna och luftföroreningar. Det handlar bl.a. om buller och skydd av tätortsnära natur- och kulturmiljöer. Åtagandena sammanfattas i uppställningen nedan.

Åtagande	Ej påbörjat	Påbörjat	Genomfört	Kommentar
Handlingsprogram mot buller i länet (Staten/regionen)				Enl. Miljömålspanelens verksamhetsplan för 2009 ska regionala bullermål övervägas. Det statliga Miljömålsrådet har föreslagit att bullermålen ändras, vilket innebär att frågan sannolikt behandlas i planerad Miljömålsprop
Säkerställ tätortsnära natur- och kulturmiljöers områdens funktion och kvaliteter (regionen)				RUF5 2010
Fullfölj åtgärdsprogram för barriäreffekter (Ban- och Vägverket)				Åtgärdsprogrammet är en del av underlaget för pågående åtgärdsplanering
Kompensera skador på tätortsnära natur- och kulturmiljöer (staten/regionen)				Inga åtgärder aviserade. Kan ev. komma att behandlas i planerad Miljömålsprop
Möjliggör ny bebyggelse i goda transportlägen – lagändringar enligt Miljöbalkskommittén (regeringen)				Inga konkreta åtgärder aviserade. Kan ev. komma att behandlas i planerad Miljömålsprop
Planera och bygga i goda kollektivtrafiklägen (regionen)				RUF5 2010

Som framgår av sammanställningen bedöms ansvaret primärt ligga på regionen eller regionens kommuner när det gäller två av åtagandena. I ytterligare två fall handlar det om nationellt ansvar (regeringen/statliga myndigheter) medan ansvaret i övrigt bedöms vara delat mellan nationell nivå och regional nivå. Nya initiativ och påbörjad verksamhet har rapporterats inom fyra av sex åtgärdsområden. Inget åtagande är helt genomfört.

I den infrastrukturproposition som redovisades hösten 2008 anger regeringen att den bedömer att på kort sikt är förändringar i tillämpningen av lagstiftningen möjliga för att förbättra effektiviteten i planeringen. På längre sikt bedöms dock vissa lagändringar kunna behöva övervägas. Regeringens bedömningar i denna del gäller

dock i första hand åtgärder för att öka effektiviteten i planeringen. Samtidigt anger regeringen att det är angeläget från klimatsynpunkt att möjligheterna att komplettera befintliga tätorter med ny bostadsbebyggelse genom exempelvis förtätning tas tillvara, men att det sker på ett sätt som är acceptabelt ur hälsosynpunkt vad gäller t.ex. buller och luftföroreningar.

Plattform etablerad för bättre miljö och tillgänglighet för Arlanda

Åtgärder för att förbättra miljön vid och tillgängligheten till Arlanda är ett viktigt inslag i Stockholmsöverenskommelsen. Åtta preciserade åtgärder/åtaganden som kan hänföras till Arlanda har identifierats. Det handlar främst om att skapa bättre möjligheter för resor till och från Arlanda med tåg och annan kollektivtrafik.

Åtagande	Ej påbörjat	Påbörjat	Genomfört	Kommentar
Förbättrad tillgänglighet med buss i Arlandas närområde (region/myndigheter)				SL, UL och Luftfartsverket med i gemensam avsiktsförklaring samt parter i Arlanda Forum. Direktiv till utredning om ny kollektivtrafiklag
Bussar som trafikerar terminaler och arbetsområden måste drivas med biodrivmedel				SL, UL och Luftfartsverket med i gemensam avsiktsförklaring samt parter i Arlanda Forum
Utveckling av pendeltågstrafiken (regionen/staten)				SL, UL och Banverket med i gemensam avsiktsförklaring samt parter i Arlanda Forum
Öka möjligheterna att resa från Mälardalslänen utan byte mot Arlanda (regionen/staten)				SJ AB, Banverket, A-Banan Projekt AB m.fl med i gemensam avsiktsförklaring samt parter i Arlanda Forum
SJ:s trafik på sträckan Gävle-Linköping utökas (SJ)				SJ med i gemensam avsiktsförklaring samt part i Arlanda Forum
Samarbete mellan kommuner, Luftfartsverket och SL för mindre biltrafik vid arbetspendling (Kommun/region/myndighet)				Sigtuna, Lfv, Vägverket, SL m.fl. med i gemensam avsiktsförklaring samt parter i Arlanda Forum
Utöka den storregionala och regionala trafiken efter 2016/17 (region, trafikföretag)				Inte aktuellt ännu
Förändringar i Arlandabaneavtalet (staten)				A-Banan samordnar förhandlingar med A-Train

Verksamhet har påbörjats inom alla åtgärdsområden utom ett, vilket bedöms motsvara hur långt det i dagsläget går att komma på de identifierade områdena. Att flertalet åtgärder redan hanteras på något sätt förklaras till stor del av att många parter kunnat enas om en avsiktsförklaring om åtgärder för ökad tillgänglighet till och begränsade utsläpp kring Arlanda samt av den samverkan mellan parterna som etablerats genom Arlanda Forum. Dessa initiativ synes således i sina intentioner svara väl mot de utvecklingsmöjligheter för förbättrad tillgänglighet på kort och medellång sikt som Stockholmsöverenskommelsen vill få förverkligade.

Vårda och förbättra befintlig infrastruktur

I Stockholmsöverenskommelsen förbinder sig parterna att långsiktigt prioritera drift och underhåll. Bland annat understryks att 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.

Regeringen konstaterar i Infrastrukturpropositionen att medlen till drift och underhåll av både väg och järnväg behöver öka under planeringsperioden. Man framhåller vikten av att vårda befintlig infrastruktur för att minimera allvarliga störningar och stopp och att undvika kapitalförstöring. Regeringen har vidare gett Banverket och Vägverket i uppdrag att upprätta strategier för drift och underhåll av det statliga väg- och järnvägsnätet som en del i arbetet med att upprätta åtgärdsplaner.

Hur Stockholmsöverenskommelsens åtagande att långsiktigt prioritera drift och underhåll av trafikanläggningarna i Stockholmsregionen kommer att infrias går därmed inte att bedöma förrän de nya åtgärdsplanerna fastställts av regeringen. Detta kan väntas ske tidigast i december 2009.

Trängselskatten

Överenskommelsen har ett särskilt avsnitt om trängselskattens framtida utformning och användningen av trängselskattintäkterna.

Uppföljningen visar att flertalet förslag i Stockholmsöverenskommelsen rörande förändringar i närtid av trängselskatten redan har genomförts. Ytterligare en slutsats är att trafikutvecklingen under 2008 inte i sig verkar föranleda några förändringar av trängselskatten. En förändring av betydelse för finansieringen av olika vägåtgärder inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen är att överskotten beräknas bli större än tidigare antagits till följd av minskade administrationskostnader.

Inledning

Trängselskatten i Stockholm infördes på försök 2006 och permanentades 2007. Skillnaden mellan inkomster från trängselskatten och system- och administrationskostnader ska användas till väginvesteringar i Stockholmsregionen.

Överenskommelsen

Uppföljning av trängselskattens effekter

Trängselskatten har två syften, den ska dels verka begränsande på trafiken till och från Stockholms innerstad, dels ska överskottet finansiera vägåtgärder. Genom att förändra taxan och även området som trängselskatten avser kan framkomligheten i gatunätet hållas på en optimal nivå. Enligt Stockholmsöverenskommelsen bör staten 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 som ska genomföras i närtid

Stockholmsöverenskommelsen innehåller följande förslag till förändringar i närtid av utformningen av trängselskatten:

- Avskaffa undantaget för miljöbilar.
- Avskaffa den s.k. Lidingöregeln.
- Undantag införs för trafik i relationen Tranebergsbron – Essingeleden norrut.
- Fakturering av skatten möjliggörs.

Budget för användningen av överskottet från trängselskatten

Stockholmsöverenskommelsen innehöll även förslag om budget för den detaljerade användningen av trängselskattemedlen för år 2008 med utblick för åren 2009 och 2010 (se vidare sid 32).

Nya förutsättningar och påbörjat arbete

Trafikutvecklingen under 2008 medför i sig inte att trängselskatten måste ändras

I innerstaden har trafiken varit nära oförändrad sedan 2007, med viss omfördelning mellan olika typer av vägar. Även på de yttre infartslederna, tvärlederna respektive gatorna i ytterstaden har trafiken varit oförändrad eller minskat något jämfört med år 2007. Dock förekommer en viss ökning i trafiken på de yttre tvärlederna. En ökning har även skett över trängselskattesnittet. Den kan till stor del förklaras av en ökad andel (skattebefriade) miljöbilar.³ Trafikvolymerna ligger dock mycket lägre än före försöket. Se sid 39 för vidare information om trafikutvecklingen.

Resultaten från 2008 års biltrafikmätning indikerar bland annat följande:

- Miljöbilarna står till stor del för årets trafikökning över trängselskattesnittet. Riksdagen har dock redan fattat beslut om ändrade regler gällande undantag av trängselskatt för miljöbilar.
- En eventuell urholkning av trängselskatten på grund av inflation kan inte påvisas i årets mätningar. Det finns alltså än så länge inte skäl för att höja trängselskatten av denna anledning.
- Den trafikökning som påvisats på de yttre tvärlederna under år 2008 kan till största del förklaras av den generella trafikökningen i länet. Mot denna bakgrund kan det vara intressant i framtiden att överväga justeringar i trängselskattesystemets geografiska utformning, dvs. omfattningen av zonen.

Slutsatsen är att utvecklingen av trafiken i sig inte ger anledning att ändra utformningen av trängselskatten.

Nya regler om beslut och betalning avseende trängselskatt m.m.

Förenklade betalningsrutiner

Riksdagen beslutade i april 2008 om förenklade betalningsrutinerna för trängselskatten. Ändringen som genomfördes från halvårsskiftet 2008 innebar bl.a. att det blev enklare att betala trängselskatt genom nya regler för avisering, månadsvis betalning och förlängd betalningsperiod. Vidare slopades expeditionsavgiften vid försenad betalning samtidigt som tilläggsavgiften höjdes. I fråga om betalningsrutinerna för trängselskatten är alltså Stockholmsöverenskommelsen redan verkställd.

Fortsatt ändring av trängselskattelagen aviseras

En promemoria med förslag om förändringar av trängselskattelagen har upprättats inom Finansdepartementet och remissbehandlats (dnr Fi2008/3996). Riksdagen har med anledning av regeringens proposition 2008/09:12, Trängselskatt för miljöbilar,

³ Beskrivningen grundar sig på en jämförelse mellan trafiken i oktober 2007 oktober 2008. Vid tidpunkten för denna rapportering finns ännu inga skattningar av det totala trafikarbetet för år 2008.

beslutat att undantaget från trängselskatt för miljöbilar upphör den 1 januari 2009. För befintliga miljöbilar fortsätter dock undantag att gälla till och med den 31 juli 2012. I denna del har alltså Stockholmsöverenskommelsen redan genomförts på föreslaget sätt.

Däremot anser regeringen att den s.k. Lidingöregeln bör slopas först i samband med färdigställandet av Norra länken. Då kan det finnas möjligheter att åka från Lidingö till riksvägnätet utan att passera någon betalstation. Detta innebär att regeringen i sak ansluter sig till Stockholmsöverenskommelsens innehåll men att ett villkor ställs upp för förändringen som påverkar tidtabellen för genomförandet. Enligt nuvarande planer kommer Norra Länken att kunna öppnas för trafik omkring år 2015 och regeringens utgångspunkt är alltså att Lidingöregeln bör slopas först vid denna tidpunkt.

Administrationskostnaderna minskar

Kostnaderna för driften av trängselskattesystemet har med ökad erfarenhet kunnat sänkas. Ett kontinuerligt arbete pågår i syfte att effektivisera driften. De stora kostnaderna för systemet är systemdriften, transfereringskostnader i samband med betalningar samt driften av kundtjänsten. Vid årsskiftet 2007/08 togs kundtjänsten över i Trafikregistrets regi och samordnades med kundtjänsten för fordonsskatter. Därmed uppnåddes en besparing på ca 40 miljoner kronor. Från och med augusti 2008 hanteras betalningar m.m. samordnat med fordonsskatten vilket ger en halvering av kostnaderna för driften av systemet och på sikt också en reducering av kostnaderna för transfereringar i samband med betalningar. I regeringens budgetförslag återspeglas detta genom att anslaget för administrationskostnader m.m. för trängselskatten minskas med 56 miljoner för 2009 och 106 miljoner per år för 2010 och 2011 i förhållande till vad som anvisades 2008.

Överskottet till väginvesteringar ökar

Under 2009 beräknas enligt regeringen det överskott som kan användas för investeringar uppgå till 567 miljoner kronor. Under 2010 och 2011 beräknas överskottet uppgå till 556 miljoner kronor per år. Det högre beloppet under 2009 förklaras av att ett beräknat överskott under 2008 förs över till 2009 års anslag. Överskotten från trängselskatten tillförs anslaget 1:2 Vaghållning och statsbidrag.

Regeringen har för budgetåret 2008 i enlighet med förslag från regionen beslutat om att Vägverket får använda överskottsmedel från trängselskatten fördelat med 30 miljoner kronor till Södertörnsleden, 72 miljoner kronor till Förbifart Stockholm och 100 miljoner kronor till trimningsåtgärder i Stockholmsregionen. Regeringen har alltså beslutat helt i enlighet med Stockholmsöverenskommelsens slutsatser när det gäller hur trängselskattemedlen bör användas under år 2008.

Utfallet av Stockholmsöverenskommelsens förslag om nya regler om beslut och betalning avseende trängselskatt m.m. sammanfattas i uppställningen nedan.

Åtgärd	Ej påbörjat	Påbörjat	Genomfört	Kommentar
Undantaget för nyregistrerade miljöbilar slopas från årsskiftet 2008/2009 (regeringen)				Genomfört 1 januari 2009
Lidingöregeln tas bort (regeringen)				Kopplas till färdigställandet av Norra länken
Undantagsregel för trafik Tranebergsbron – Essingeleden norrut införs				Ingen åtgärd aviserad
Fakturering av trängselskatten möjliggörs				Genomfört halvårsskiftet 2008
Användning av överskott 2008 (regeringen)				Enligt överenskommelsens budget (BP)

Överskottsmedlens användning under 2008 och 2009

Trängselskattens budget och användning läggs alltså fast efter regeringens förslag i den årliga budgetpropositionen. Underlag för regeringens förslag har utarbetats och förankrats i regionen. Enligt Stockholmsöverenskommelsen väntades överskottet blir 202 respektive 410 mkr för 2008 och 2009. Överskottet har nu som nämnts ökat och uppgår till 567 mkr i budgetpropositionen för år 2009. Skillnaden mellan budget och utfall 2008 har medfört att ytterligare 66 mkr förts över från år 2008 till år 2009. Det betyder att det totala utrymmet för år 2009 kan beräknas till 633 mkr (567 mkr + 66 mkr).

	Enligt Stockholmsöverenskom. år 2008	Enligt budgetprop. 2008	Utfall 2008	Enligt Stockholmsöverenskom. år 2009	Senare-läggning från 2008	Förslag 2009
Trimningsåtgärder	100	100	62	68	38	225
E4 Södertälje Hallunda	0	0		80	0	80
Förbifart Stockholm	72	92	84	100	8	100
Södertörnsleden	30	30	10	50	20	50
E18 Hjulsta Kista	0	0		112	0	112
	202	222	156	410	66	567

Överskottet fördelas på ett antal vägprojekt och på trimningsåtgärder. Inriktningen är att trimningsmedlen ska fördelas med 3 procent på planering och uppföljning, 37 procent på framkomlighet för kollektivtrafiken (t.ex. kollektivtrafikkörfält), 32 procent på trafikstyrning och information på väg (ITS), 18 procent på trimningar

i befintlig vägmiljö (omledningsnät) och 10 procent på ombyggnad av anslutningar i det primära vägnätet. Detta har överenskommit av regionens parter Vägverket, SL och Stockholms stad.

Godkännande, genomförande och organisation

Genomförandet av de överenskomna åtgärderna samt organisationen för vård och uppföljning av den samlade trafiklösningen behandlas i olika delar av Stockholmsförhandlingens slutrapport, liksom frågan om hur överenskommelsen ska godkännas. I detta kapitel redovisas hur förslagen i denna del hittills genomförts.

Den samlade bedömningen är att överenskommelsens intentioner beträffande organisation och genomförande i allt väsentligt har tillgodosetts även om det i vissa avseenden skett på ett mindre formaliserat sätt än vad förhandlingsmannen föreslog. Några formella beslut om att godkänna överenskommelsen från statsmakternas (regering och riksdag) sida och samtliga kommunfullmäktige och landstingsfullmäktige i Stockholms län har inte fattats.

Genomförandet av överenskommelsen

Överenskommelsen

Stockholmsöverenskommelsen är en principöverenskommelse som ska genomföras på följande sätt:

- För enskilda projekt ska vid behov (t.ex. delat finansieringsansvar, annan medfinansiering, förskottering, krav på att genomföra planeringsprocesser, markupp-låtelser) genomförandeavtal upprättas.
- Den närmaste femårsperioden fram till och med 2012 omfattas av en 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.

I Stockholmsförhandlingens slutrapport påtalas också behov av en mer effektiv planeringsprocess. Olika förslag till effektiviseringar och lagändringar framförs. Frågan har delvis redan berörts i avsnittet om *Miljöåtgärder*, sid 19.

Nya förutsättningar och påbörjat arbete

Genomförandeavtal

Avtalet om medfinansiering av Citybanan förhandlades fram i särskild ordning men har stark koppling till Stockholmsöverenskommelsen. Avtalet godkändes med vissa justeringar av regeringen den 18 december 2008 och Banverket fick uppdraget att för statens räkning förvalta avtalet. Regeringen beslutade samtidigt om hur de infrastrukturåtgärder staten åtar sig enligt detta avtal ska genomföras, vilket innebär att de ska ingå i den nationella trafikslagsövergripande planen för perioden 2010–2021 inklusive vissa åtgärder i den s.k. Kraftsamling Stockholm–Mälardalen.

Dessa åtgärder är följande:

- Två nya spår byggs på sträckan Barkarby–Kallhäll, klart senast 2015,
- ytterligare två spår byggs på sträckan Tomtebodavägen–Barkarby, objektet läggs in i den kommande långsiktiga planen med medel som möjliggör byggstart under senare delen av planperioden,

- kapacitetsförbättring på Ostkustbanan genom nya dubbelspår genom Gamla Uppsala med sikte på att kunna utnyttjas då Citybanan öppnas,
- förbättrad kapacitet på Svealandsbanan genom dubbelspår Södertälje–Nykvarn och mötesstation i Strängnäs (eller alternativ utbyggnad av dubbelspår på del av sträckan Strängnäs–Eskilstuna), med sikte på kunna utnyttjas då Citybanan öppnas,
- pågående kraftsamling för att förbättra punktligheten i Stockholm–Mälardalen slutförs.

Dessutom innehåller beslutet att Ostlänken ingår som en del i utredningen om höghastighetståg samt att Ostlänken prövas inom ramen för Banverkets långsiktiga planering för kommande planeringsperiod. Berörda kommuner och landsting i Mälardals- och Östergötlandsregionerna ska sedan för sin del senast 1 juli 2009 godkänna avtalet om medfinansiering av Citybanan.

I fråga om väg E18 Hjulsta–Kista finns sedan tidigare ett genomförandeavtal mellan Vägverket Region Stockholm och Stockholms stad som innebär att en medfinansiering från stadens sida på upp till 665 mkr i 2006 års prisliv. Under 2008 har vidare ett avtal ingåtts om delfinansiering av arbetsplan för Förbifart Stockholm (se vidare nedan). För andra vägprojekt där det är aktuellt att sluta genomförandeavtal är förhandlingsläget följande enligt Vägverket Region Stockholm:

Trafikplats Vega	Haninge kommun	Avtal/Avsiktsförklaring före sommaren 2009
259 Södertörnsleden	Huddinge kommun	Avtal/Avsiktsförklaring före sommaren 2009
222 Skurubron	Nacka och Värmdö kommuner	Avtal/Avsiktsförklaring före sommaren 2009
77 Förbifart Norrtälje	Norrtälje kommun	Avtal/Avsiktsförklaring före sommaren 2009
E4 Trafikplats Måby	Sigtuna kommun	Avtal/Avsiktsförklaring före sommaren 2009
E4 Trafikplats Rosersberg	Sigtuna kommun och Kilenkrysset	Förhandling pågår feb 2009 med intressent
E18 Trafikplatser Roslags Näsby och Viggbyholm	Täby kommun	Kontakter med kommunen har tagits
268 Vallentuna centrum	Vallentuna kommun	Avtal/Avsiktsförklaring före sommaren 2009
268 E4 – Grana	Vallentuna och Upplands Väsby kommuner	Kontakter med kommunerna har tagits

Slutsatsen av denna redovisning är att genomförandet av enskilda projekt hittills följer de riktlinjer som stakades ut i Stockholmsöverenskommelsen.

Planer för utveckling av infrastrukturen i Stockholmsregionen

De infrastrukturobjekt som ingår i överenskommelsen och som är aktuella att genomföra fram till 2021 kommer att behandlas i de förslag till nationell plan för utveckling av transportsystemet som trafikverken för närvarande utarbetar på regeringens uppdrag samt i den plan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län som länsstyrelsen utarbetar inom ramen för samma uppdrag. Planerings- och genomförandeläget vid årsskiftet 2008/2009 för de större investeringsobjekt som ingår i dessa planer framgår av avsnittet om *Investeringar i ny infrastruktur*, sid 11. Den övergripande slutsatsen av denna genomgång av det aktuella läget är att planeringen och genomförandet av investeringarna i stort sett håller den takt och tidtabell som stakats ut genom överenskommelsen.

Förändringar av den fysiska planeringsprocessen

Regeringen anger i Infrastrukturpropositionen⁴ att den fysiska planeringsprocessen för infrastrukturanläggningar och kommunernas planering för markanvändningen som helhet bör effektiviseras i syfte att korta ledtiderna fram till färdig anläggning. Så långt instämmer regeringen alltså i Stockholmsöverenskommelsens slutsatser.

Samtidigt betonar regeringen att det demokratiska inflytandet, rättssäkerheten eller miljöhänsynen inte får åsidosättas. Effektiviseringar kan göras med olika utgångspunkter; effektivisering i den praktiska tillämpningen inom ramen för gällande lagstiftning eller förändring av gällande lagstiftning. Regeringen bedömer att på kort sikt är förändringar i tillämpningen möjliga för att förbättra effektiviteten. På längre sikt kan vissa lagändringar behöva övervägas, vilket kräver ett gediget utredningsarbete.

Regeringens överväganden måste tolkas som att någon snar lagändring inte är att vänta men att man är beredd att pröva de förslag till effektiviseringar som är möjliga med nuvarande lagstiftning.

Organisation för vård och uppföljning av överenskommelsen

Överenskommelsen

Organisation

I Stockholmsförhandlingens slutrapport föreslogs att en regionalt förankrad politiskt tillsatt beredning skulle skapas under 2008 för att under de närmaste åren ta det övergripande ansvaret för uppföljning och vård av överenskommelsen. Beredning föreslogs få formen av en statlig kommitté. Uppgifterna skulle bl.a. vara att underlätta ett samordnat genomförande av åtgärder i överenskommelsen, följa upp planering, medelstildelning och genomförande av åtgärderna, rulla fram det femåriga genomförandeprogrammet, följa upp trängselskatten, vid behov ta initiativ till omförhandling av överenskommelsen efter valet 2010, genomföra en årlig uppföljning av klimat-

4 Prop. 2008/09:35, s. 121.

målen genom att knyta en expertpanel till sig samt samordna genomförandet av de särskilda åtaganden om miljö och övriga åtgärder som skett i överenskommelsen.

Den ovan angivna beredningen sågs som en temporär organisatorisk lösning i avvaktan på att trängselskatten blir en kommunalt beslutad avgift. På längre sikt bedömdes det vara naturligt att exempelvis ett kommunalförbund bestående av länets kommuner och landstinget ansvarar för såväl vård och uppföljning av Stockholmsöverenskommelsen som hanteringen av trängselavgiften.

Kommunalt beslutad trängselavgift

I uppdraget ingick att lämna förslag till hur ett system med lokalt eller regionalt beslutad trängselavgift kan utformas. Förhandlingsmannen föreslår med anledning av detta att regeringsformen bör ändras så att riksdagen i lag kan medge en kommun att meddela föreskrifter om skatt som syftar till att reglera trafikförhållanden i kommunen. Förhandlingsmannen föreslår också att en utredning tillsätts med uppgift att utforma den lag som till kommuner delegerar rätten att ta ut trängselavgift m.m.

Årlig uppföljning

Den årliga uppföljningen föreslås ske genom att huvudmannen för respektive projekt varje år bör redovisa planeringsläge, ekonomi etc. för varje enskilt objekt i överenskommelsen. Den föreslagna 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. Även utvecklingen av den långa siktens projekt (planeringsläge m.m.) bör följas upp årligen.

Effekterna av trängselskatten på vägnätet följs upp av väghållarna (Vägverket, Stockholms stad och övriga berörda kommuner). SL följer upp effekten av trängselskatten i kollektivtrafiksystemet. Den föreslagna beredningen skulle med ledning av denna information ansvara för de detaljerade budgetförslagen och återrapporteringen till regeringen och riksdagen när det gäller trängselskatten och dess användning och effekter.

Förbifart Stockholm

Som en särskild uppföljningspunkt framhålls att ett genomförandeavtal bör träffas under 2008–2009 mellan regeringen, Vägverket, Stockholms stad, Ekerö kommun och Stockholms läns landsting, som säkrar finansieringen samt den fortsatta planeringen och genomförandet av Förbifart Stockholm.

Nya förutsättningar och påbörjat arbete

Organisation

Organisationen för uppföljning och vård av Stockholmsöverenskommelsen har hittills inte utformats som en särskild beredning i kommittéform så som föreslogs av förhandlingsmannen. Regeringen har valt att tillsvidare organisera arbetet för att följa upp överenskommelsen genom återkommande samråd och överläggningar med

lokala och regionala företrädare för Stockholmsregionen inom Regeringskansliet. Vid dessa överläggningar och samråd tas frågor upp om bl.a. infrastrukturens utveckling och underhåll, trängselskatten och andra finansieringsfrågor.

I Infrastrukturpropositionen⁵ framhåller regeringen också att användningen av överskottet från trängselskatten i Stockholm är ett viktigt regionalt bidrag till finansieringen av trafikinfrastrukturen i Stockholmsregionen. Det är därför enligt regeringen angeläget att det sker en lokal och regional förankring av beslut som gäller användning och utformning av trängselskatt.

Kommunalt beslutad trängselavgift

Regeringens redovisar i Infrastrukturpropositionen bedömningen att förslag om grundlagsändringar som möjliggör kommunalt beslutade föreskrifter om trängselskatter kan lämnas först efter det att Grundlagsutredningen slutfört sin översyn av normgivningsmakten.⁶

Grundlagsutredningen har i december 2008 redovisat betänkandet *En reformerad grundlag* (SOU 2008:125). I betänkandet föreslås att riksdagen ges möjlighet att låta kommunerna själva införa regler bl.a. om s.k. trängselskatter.

Årlig uppföljning

Den årliga uppföljningen av frågor om investeringar, trängselskatten och olika miljöåtgärdanden som ingår i Stockholmsöverenskommelsen har i sak organiserats så som förhandlingsmannen föreslog. Det formella ansvaret för uppföljningen har dock i huvudsak tagits av Stockholmsregionens parter genom bl.a. denna rapport, inrättandet av Miljömålspanelen och avsiktsförklaringen om Arlandas miljösituation och tillgänglighet m.m. Denna ordning följer av att ingen sådan formell beredning för vård och uppföljning som föreslogs av förhandlingsmannen inrättats (jfr avsnittet om Organisation ovan).

Förbifart Stockholm

Stockholms stad har förhandlat med Vägverket om förutsättningarna för projektets planering och genomförande. Under 2008 har ett avtal ingåtts om delfinansiering av arbetsplan för Förbifart Stockholm. Staden ska enligt avtalet finansiera del av arbetsplanen motsvarande 50 mkr. Vid eventuell ytterligare medfinansiering från Stockholms stad av Förbifart Stockholm ska dessa 50 mkr inräknas i stadens totala medfinansiering. Avtalet uppfyller Stockholmsöverenskommelsens målsättning att den fortsatta planeringen av förbifarten ska säkras. Det återstår dock att träffa ett fullständigt genomförandeavtal mellan berörda parter.

⁵ Prop. 2008/09:35.

⁶ Prop. 2008/09:35, s. 100.

Överenskommelsens godkännande

Överenskommelsen

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.

Nya förutsättningar och påbörjat arbete

Någon process för formellt godkännande av Stockholmsöverenskommelsen genom beslut i de ovan nämnda församlingarna har inte ägt rum. Regeringen har dock i propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (Prop. 2008/09:35) som överlämnades till riksdagen den 25 september 2008 redovisat att uppdraget att förhandla om Stockholms infrastruktur och om medfinansiering av Citybanan utgör ett viktigt underlag för regeringens övervägande. Regeringen anmäler i det sammanhanget också att två uppföljningsgrupper har bildats mellan Regeringskansliet och regionföreträdare där de framtagna överenskommelserna följs upp.

Konsekvenser för miljö och tillväxt

I Stockholmsöverenskommelsen belyses den samlade trafiklösningens konsekvenser för miljö och tillväxt. I detta avsnitt kommenteras om den nu genomförda uppföljningen ger anledning att tro att konsekvenserna blir annorlunda i något avseende samt hur olika omvärldsförändringar kan antas påverka trafiksituationen och genomförandet av överenskommelsen.

Vår bedömning är att det inte finns någon anledning att ändra de övergripande slutsatserna från överenskommelsens konsekvensanalys. Huvudskälet är att det är få åtgärder som har hunnit få effekt ännu och vars verkningar kan ge anledning till att revidera tidigare bedömningar. Särskilt när de miljöåtaganden som ingår i överenskommelsen börjar materialisera sig kan det dock finnas skäl att se över konsekvensbelysningen.

Säkert är att många omvärldsförändringar kommer att påverka genomförandet av Stockholmsöverenskommelsen. Skärpta internationella och nationella krav inom miljö- och klimatpolitiken kan t.ex. väntas få sådana följder. Det saknas dock ännu underlag för att göra några säkra bedömningar i detta avseende. Vidare kommer den branta nedgången i världsekonomin att dämpa efterfrågan på resor och transporter på kort och medellång sikt. Även finansieringen av olika åtgärder kan påverkas genom att statens och kommunernas finanser försämrats och budgetrestriktionerna ökar. Vilka verkningar detta får för t.ex. investeringsvolymen och investeringstakten i infrastrukturen är dock osäkert.

En preliminär tolkning av 2008 års trafikmätning är att miljöbilarna till stor del står för den måttliga trafikökning som skett över trängselskattesnittet under året. Den trafikökning som skett på de yttre tvärlederna kan till största del förklaras av den generella trafikökningen i länet. Trängselskattens trafikstyrande effekt är med andra ord i stort sett oförändrad. Det förefaller inte heller som nedgången i ekonomin ännu har hunnit avsätta några påtagliga spår i form av en dämpad trafikvolym.

Överenskommelsen

Länsstyrelsen genomförde på förhandlingsmannens uppdrag en konsekvensanalys av de i överenskommelsen föreslagna infrastrukturinvesteringarna, kollektivtrafiksatsningarna och utökade trängselskatterna. Länsstyrelsens sammanfattande bedömning var att omfattningen av resor och transporter i framtidens regionala transportsystem i hög grad kommer att påverkas av andra faktorer än de ovan nämnda åtgärderna.

En övergripande slutsats var att överenskommelsen innebär att vägnätet i stort 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. Åtgärderna i infrastruktur, kollektivtrafik och trängselskatten beräknades medföra att antalet resor med kollektivtrafik ökar med några procent, medan antalet bilresor inte förändras. Däremot ökar reslängderna för alla trafikslag och då mest för kollektivtrafikresorna. Sammantaget innebär det att åtgärderna i överenskommelsen ökar resandet med kollektivtrafik med drygt 10 procent. Motsvarande ökning av vägtrafiken stannar på knappt tre procent. Åtgärderna innebär i kombination med den befolkningstillväxt och ekonomiska tillväxt som väntas fram till år 2030 att vägtrafiken ökar med över 80 procent och resandet med kollektivtrafik med strax under 45 procent jämfört med referensåret. Trots det ökade kollektivtrafikresandet 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 jämfört med om åtgärderna inte genomförs. Trenden med ökad vägtrafik leder däremot till att trängseln trots detta ökar över tid. 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 skattades för år 2030 till 4,4 miljarder kr per år.

Konsekvensanalysen visar tydligt att åtgärder som infrastruktur, kollektivtrafik och trängselskatter inte kan förväntas ge stora effekter på utsläppen av koldioxid och övriga miljöeffekter. Det krävs kraftfulla åtgärder av annat slag för att minska klimat- och miljöbelastningen från trafiken.

Omvärldsförändringar och nya förutsättningar i övrigt

Konsekvensbelysningen står sig

Att omfattningen av resor och transporter i framtidens regionala transportsystem påverkas i mycket högre grad av bl.a. befolknings-, inkomst och näringslivsutvecklingen än av de infrastrukturåtgärder m.m. som ingår i Stockholmsöverenskommelsen är ett grundläggande förhållande som inte kommer att förändras oavsett hur och i vilken takt överenskommelsen genomförs. Länsstyrelsens allmänna bedömning står sig följaktligen fortfarande och kommer att göra det även i framtiden. Det betyder emellertid inte att Stockholmsöverenskommelsens genomförande saknar betydelse för trafiksituationen i Stockholm. Tvärtom visar konsekvensanalysen att de åtgärder som överenskommelsen innehåller gör stor skillnad jämfört om inga åtgärder vidtas.

Länsstyrelsens konsekvensanalys omfattade endast verkningarna av de större infrastrukturåtgärderna, en utökad kollektivtrafik och förändrad trängselskatt. Delvis beror detta på att de olika miljöåtagandena i överenskommelsen utvecklades parallellt med att länsstyrelsens konsekvensanalyser genomfördes. De miljöåtgärder m.m. som ingår i överenskommelsen har alltså inte konsekvensbelysts. Detta kan åtminstone delvis förutsättas komma att ske genom den Miljömålspanel och den därtill knutna expertpanel som nu inrättats som en del i uppföljningen och vården av överenskommelsen. Detta underlag föreligger dock inte ännu.

När de miljöåtagandena m.m. som finns i Stockholmsöverenskommelsen har konkretiserats genom bl.a. Miljömålspanelens verksamhet bör det alltså bli lättare att bedöma överenskommelsens samtliga konsekvenser. När det gäller konsekvenserna av de åtgärder som ingick i Länsstyrelsens konsekvensbelysning – dvs. större investeringsobjekt samt utveckling av kollektivtrafik och trängselskatt – ger inte denna första uppföljning anledning att revidera de bedömningar som redovisades i själva överenskommelsen. Detta beror dels på att uppföljningen visar att olika verksamheter och åtgärder i stora drag följer den plan som dras upp i överenskommelsen, dels på att det naturligt nog är få åtgärder som har hunnit få effekt ännu.

Nedgången i ekonomin dämpar trafikillväxten

I tidigare avsnitt har försök gjorts att redovisa hur nya förutsättningar inom olika områden påverkat utgångspunkterna och genomförandet av Stockholmsöverenskommelsen. Det handlar då i första hand om förändringar i administrativt hänseende eller i fråga om politiska beslut och riktlinjer. Områden som kan antas få stor betydelse för överenskommelsen och dess fortsatta genomförande är utvecklingen på klimat- och miljöområdet. Den allmänna bilden är att kraven kommer att skärpas på dessa områden. De nya nationella riktlinjer för klimat- och miljöpolitiken som aviserats har dock ännu inte presenterats och det är därmed för tidigt att dra några bestämda slutsatser om hur de kommer att påverka Stockholmsregionen i allmänhet och Stockholmsöverenskommelsen i synnerhet.

En förändring som genomsyrar hela samhällsekonomin och som också med stor säkerhet kan väntas påverka Stockholmstrafiken och Stockholmsöverenskommelsen är den globala finanskrisen och den kraftiga inbromsning av konjunkturen som spridit sig världen över. Exakt vilka verkningarna blir är svårt att veta, men det torde stå utom allt tvivel att efterfrågan på resor och transporter kommer att dämpas påtagligt på kort och medellång sikt, bl.a. genom minskad sysselsättning och långsammare inkomstutveckling. Även finansieringen av olika åtgärder påverkas genom att statens och kommunernas finanser försämras och budgetrestriktionerna ökar. Vilka verkningar detta får för t.ex. investeringsvolymen och investeringstakten i infrastrukturen är dock osäkert eftersom sådana åtgärder kan komma att användas som konjunkturstimulerande åtgärder från statens sida.

Trafikutvecklingen under 2008

Någon skattning av det totala trafikarbetet i Stockholmsregionen under år 2008 finns ännu inte tillgänglig. Under oktober 2008 passerade ca 374 000 fordon per vardag över trängselskattesnittet, vilket är en ökning med 1 procent jämfört med oktober 2007. I förhållande till referensvärdet före trängselskatten (hösten 2005) är trafiken över trängselskattesnittet nu närmare 20 procent lägre.

Det är framför allt under eftermiddagsrusningen som trafiken över trängselskattesnittet ökat sedan förra året. Den ökning som skett kan till stor del förklaras av en ökad andel skattebefriade miljöbilar. I innerstaden har trafiken varit ungefär oförändrad sedan förra året. Även på de yttre infartslederna, tvärlederna respektive gatorna i ytterstaden har trafiken varit oförändrad eller minskat något jämfört med år 2007. Jämfört med perioden innan trängselskatten infördes (dvs. hösten 2005) har däremot trafiken på dessa sträckor ökat med 5–10 procent. I allt väsentligt handlar det om trafikökningar som uppstod redan i samband med trängselskatteförsöket. Ökningarna kan också relateras till den generella trafikillväxten i länet som var cirka fem procent mellan år 2005–2007.

Den successiva ökningen av trafiken på Essingeleden tycks ha fortsatt även under 2008. Trafiken vid Gröndal uppgick i oktober till ca 160 000 fordon/medeldygn

(+ 1 procent). Södra Länken däremot tycks ha fått ett minskat flöde jämfört med förra året (- 4,6 procent).⁷

Vad gäller restider är dessa år 2008 i genomsnitt kortare på alla typer av gator, utom tvärlederna, jämfört med tiden utan trängselskatt (höstarna 2005 och 2006). Motsvarande jämförelse med år 2007 visar på ett i genomsnitt oförändrat resultat, där framkomligheten på vissa platser förbättrats men försämrats på andra. Ett viktigt exempel på det senare är den norrgående trafiken på Centralbron under morgonrusningen, där framkomligheten nu åter är nästan lika dålig som perioden före trängselskattens införande. På de yttre tvärlederna har framkomligheten nästan utan undantag försämrats under det senaste året, särskilt på E18 Bergshamravägen i riktning från Stocksund mot Järva Krog. Kapacitetsbegränsningarna vid Norrtull som orsakas av Norra Länkens byggnation bedöms vara den största bidragande faktorn i detta fall.

En preliminär tolkning av 2008 års biltrafikmätning är att miljöbilarna till stor del står för årets trafikökning över trängselskattesnittet. Som tidigare framgått har dock riksdagen fattat beslut om ändrade regler gällande undantag av trängselskatt för miljöbilar. Ytterligare en slutsats är att en urholkning av trängselskattens effekter på grund av inflation inte kan påvisas. Styreffekten bedöms alltså vara i stort sett oförändrad. Den trafikökning som skett på de yttre tvärlederna kan till största del förklaras av den generella trafikökningen i länet. Det förefaller inte heller som nedgången i ekonomin ännu har hunnit avsätta några påtagliga spår i form av en dämpad trafikvolym.

⁷ Trafikdatainsamlingen under 2008 har behäftats med stora bortfall. Uppgifter för Essingeleden, Södra Länken och restidsskattningarna för år 2008 bör därför tolkas med försiktighet.

Regionplane- och trafikkontorets rapporter

På www.rtk.sll.se/publikationer finns förteckning över samtliga RTK:s publikationer från år 1997.

Rapporter

- 2000:5 Storstadspolitik i debatt och handling
- 2000:6 Bostad? Underlag för regionplan 2000
- 2000:7 Framtidens skärgård
- 2000:8 Energiförsörjningen 2000–2030
- 2001:1 Stockholmsregionens roll för Sveriges tillväxt
- 2001:2 Storstads konkurrens i norra Europa
- 2001:3 Blåstrukturen i Stockholmsregionen
- 2001:4 Upplevelsevärden
- 2001:5 Kvinnorna, näringslivet och framtiden
- 2001:6 Informationssystem för regionala grönområden
- 2002:1 Mälardalen – en region?
- 2002:2 Trafikpolitik i Nordamerika och Asien
- 2002:3 Fler till högre utbildning
- 2003:1 Flera kärnor
- 2003:2 Stockholmsregionens samspel med sin nära omgivning
- 2003:3 Destination Stockholm
- 2003:4 Trafikpolitik – samspelet mellan stat och region
- 2003:5 Hållbar utveckling för forskningen?
- 2004:1 Yrkesutbildning i Stockholmsregionen
- 2004:2 Stockholmsregionen och EU-utvidgningen
- 2005:1 Kunskapsregioner i konkurrens – regional samverkan för framgång
- 2005:2 Infrastrukturplanering i Stockholms-regionen
- 2006:1 Företagens FoU i Stockholm – Mälardalenregionen
- 2006:2 Transportsystemets finansiering
- 2006:3 Samverkan i Stockholmsregionen
- 2006:4 Räcker arbetskraften?
- 2007:1 Planering för minskad boendesegregation
- 2007:2 Stockholmsmigranterna kring millennieskiftet
- 2007:3 Eftervälsundersökning 2006
- 2007:4 Från Hörjel till Cederschiöld
- 2007:5 Begrepp inom regional utveckling
- 2007:6 Stationsstruktur i ABC-stråket
- 2007:8 Ansvarskommittén och storstaden
- 2007:9 Universitet och högskolor i Stockholms län – nuläge och trender
- 2007:10 Vision, mål och strategier före regional utveckling. Program för regional utvecklingsplan (RUF52010)
- 2007:11 Social Interaction in the Virtual Stockholm Region
- 2007:12 Vi ses på internet. (Endast digital rapport på vår hemsida)
- 2007:13 Stockholmsregionen i ett europeiskt perspektiv
- 2007:14 Stockholmsregionens hamnstruktur – underlag till ett regionalt förhållningssätt
- 2007:15 Transeuropeiska transportnätverk (TEN-T) i Stockholm-Mälardalenregionen
- 2007:16 Vision, objectives and strategies for the regional development of Stockholm. Programme for a new Regional Development Plan (RUF5 2010)
- 2008:1 Kultur i regional utvecklingsplanering
- 2008:2 Folkhälsa i regional utvecklingsplanering
- 2008:3 Näringsliv, logistik och terminaler Stockholms län
- 2008:4 Storstadsnära landsbygd i regional utvecklingsplanering
- 2008:5 Invånarnas värderingar i Stockholm-Mälardalenregionen
- 2008:6 Öppnare storstäder
- 2008:7 Framtidens bostäder i Stockholmsregionen

- 2008:8 Branschanalys för Stockholms län
- 2008:9 Grönstruktur och landskap i regional utvecklingsplanering
- 2008:10 Livsstilar och konsumtionsmönster i Stockholmsregionen
- 2008:11 Hållbarhetsperspektiv i regional utvecklingsplanering
- 2008:12 Energiförsörjningen i Stockholmsregionen
- 2008:13 Framtidens transportsystem i Stockholmsregionen
- 2008:14 Socialt kapital i regional utvecklingsplanering
- 2008:15 Delregional utvecklingsplan för Stockholms kust och skärgård
- 2009:1 Regionala stadskärnor
- 2009:2 Arbetsplatsernas lokalisering i Stockholms län

Program och förslag

- 2000:1 Stockholmsregionens framtid En långsiktig strategi
- 2000:2 En region för framtiden
- 2000:3 Regionplan 2000
- 2000:4 Trafiken i regionplan 2000
- 2000:5 Ekonomisk tillväxt, förnyelse och integration
- 2000:6 Kompetensutveckling och FoU
- 2000:7 Östersjöperspektivet
- 2001:1 RUF5 Regional utvecklingsplan för Stockholms-regionen
- 2001:2 RUF5 Samrådsredogörelse
- 2002:1 Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholms-regionen. Synpunkter på utställningsförslag
- 2002:2 Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholms-regionen. Antagen regionplan
- 2003:1 Lägesrapport 2003 om förnyelse, integration och kompetens i Stockholmsregionen
- 2003:2 Insatser för förnyelse och integration i Stockholmsregionen – 2003
- 2003:3 Insatser för kompetens och FoU i Stockholmsregionen – 2003
- 2003:4 Regional Development Plan 2001 for the Stockholm Region
- 2004:1 Genomförande av RUF5 2001
- 2004:2 Aktualitetsprövningen av RUF5
- 2006:1 Aktualitetsrapport – Aktualitetsprövning av RUF5 2001

Beställ från

Regionplane- och trafikkontoret
Box 4414, 102 69 Stockholm
Tel 08-737 44 92 Fax 08-737 25 66
e-post: rtk@rtk.sll.se www.rtk.sll.se