

FAKTABLAD – STORSTADSFÖRHANDLING STOCKHOLM

Förhandlingen omfattar fyra objekt med en total investeringskostnad om 25,1 miljarder kronor. Därutöver står Stockholms läns landsting för fordon och depå om 5,1 miljarder kronor. De fyra objekten är en ny tunnelbana mellan Älvsjö och Fridhemsplan, Spårväg syd, Roslagsbanan till T-Centralen samt en tunnelbanestation i Hagalund.

Samtliga kollektivtrafikobjekt kommer att vara projektstartade senast 2026.

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

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

Tunnelbana Älvsjö – Fridhemsplan

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

Stockholms stad åtar sig att bygga 48 000 bostäder som en följd av att kollektivtrafiken byggs ut samt att medfinansiera tunnelbanan.

Staten genom Sverigeförhandlingen bidrar med anslag baserat på kommunens bostadsåtagande och justerad trängselskatt.

Stockholms läns landsting finansierar tunnelbanan. Därutöver bekostar Stockholms läns landsting fordon och depå.

Spårväg syd

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

Huddinge kommun åtar sig att bygga 18 500 bostäder som en följd av att kollektivtrafiken byggs ut samt att medfinansiera spårvägen.

Även Stockholms stad åtar sig att medfinansiera spårvägen.

Staten genom Sverigeförhandlingen bidrar med anslag baserat på kommunens bostadsåtagande och justerad trängselskatt.

Stockholms läns landsting finansierar spårvägen. Därutöver bekostar Stockholm läns landsting fordon och depå.

Roslagsbanans förlängning till T-centralen

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

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

Vallentuna kommun åtar sig att bygga 5 650 bostäder som en följd av investeringen samt att medfinansiera Roslagsbanan.

Österåkers kommun åtar sig att bygga 7 020 bostäder som en följd av investeringen samt medfinansiera Roslagsbanan.

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

Staten genom Sverigeförhandlingen bidrar med anslag baserat på kommunernas bostadsåtagande och justerad trängselskatt.

Stockholms läns landsting finansierar Roslagsbanan. Därutöver bekostar Stockholms läns landsting fordon och depå.

Tunnelbanestation Hagalund

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

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

Staten genom Sverigeförhandlingen bidrar med anslag baserat på kommunens bostadsåtagande.

Stockholms läns landsting finansierar tunnelbanestationen.

Justering av trängselskatt

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

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

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

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

Intäkterna från trängselskatten kommer att utgöra en del av statens bidrag till kollektivtrafikåtgärderna i Stockholms län. Trafikverket föreslås få i uppdrag att kontinuerligt se över avgiftsnivåer och anpassningar utifrån förändrade trafikrörelser, trafikvolymmer och trafikefterfrågan i takt med att ny tillgänglighet och nya transportval skapas i trafiksystemet.