



Kommittédirektiv

Utbyggnad av tunnelbanan och ökad
bostadsbebyggelse i Stockholms län

Dir.
2013:22

Beslut vid regeringssammanträde den 28 februari 2013

Sammanfattning

En särskild utredare, som ska fungera som förhandlingsperson, nedan kallad förhandlingsperson, ska genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en utbyggnad av tunnelbanans blå linje i Stockholm och eventuellt nära anslutande åtgärder. Förhandlingen ska också leda till ett ökat bostadsbyggande och därmed bidra till en fortsatt ekonomisk tillväxt.

Den del av förhandlingen som gäller nödvändigt underlag för regeringens ställningstagande till nationell plan ska delredovisas senast den 31 december 2013. Slutlig redovisning av uppdraget ska ske senast den 31 december 2014.

Bakgrund

Inledning

Regeringen beslutade den 11 oktober 2012 om uppdrag till förhandlingsperson om utbyggnad av tunnelbanan och ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län (dnr N2012/5142/TE [delvis]). En plan för förhandlingen presenterades den 1 februari 2013 till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) (dnr

2012/638/TE). Detta uppdrag bör fortsatt genomföras i kommittéform.

En väl fungerande infrastruktur och en bostadsmarknad som är dimensionerad för framtidens behov behövs i Stockholms län

De senaste åren har befolkningen i Stockholms län ökat med ungefär 40 000 personer årligen. Tillväxten väntas inte avta, utan de kommande tjugo åren bedöms Stockholms läns befolkning öka med ytterligare en halv miljon människor. Den snabba ökningstakten skapar utmaningar. Trafikanalys beräknar att problemen med köer och trängsel i Stockholm kostar över sex miljarder kronor varje år. Problemen kommer att förvärras framöver, trots betydande nyinvesteringar i infrastrukturen. Den stora inflyttningen gör också att många har svårt att hitta boende. Bostadsbristen begränsar både arbetsmarknadens utveckling och tillväxten. Regeringen har därför varit pådrivande för att öka det regionala ansvarstagandet för bostadsbyggande i Stockholmsområdet.

År 2011 skapades i Stockholm cirka 25 000 nya jobb och det startades cirka 24 000 nya företag. För att Stockholm ska kunna fortsätta att utvecklas och växa krävs att stadens invånare har tillgång till en fungerande infrastruktur och en bostadsmarknad som är dimensionerad efter framtidens behov. Regeringen har låtit utreda frågan om bostadsförsörjning i Stockholms län. I utredarens kontakter med företrädare för kommuner, landsting, byggbolag och näringsliv har investeringarna i infrastruktur redovisats som den viktigaste förutsättningen för att åstadkomma en kraftig höjning av bostadsbyggandet i regionen.

Förvaltningen av infrastruktur i Stockholms län skiljer sig från övriga landet

Ett kännetecknande drag för trafiksystemet i Stockholm är att kollektivtrafikens infrastruktur i stor utsträckning inte förvaltas av staten utan av Stockholms läns landsting. Detta innebär att landstinget har ansvar för en betydligt större andel av infrastrukturen än vad som är fallet i övriga län. Regeringen tillsatte därför en förhandlingsperson för att förhandla med berörda

parter i länet om hur en tunnelbaneutbyggnad m.m. ska finansieras, exempelvis genom höjda och bredare intäkter från trängselskatten eller olika former av medfinansiering.

Förändringar i trafiken föranleder en översyn av trängselskatten

Mot bakgrund av en väntad kraftig ökning av trafiken i Stockholm och av att ett antal åtgärder som får stor påverkan på trafiksystemet färdigställs under kommande år ser regeringen ett behov av en översyn av trängselskattens utformning. Nivåerna för trängselskatt bör utformas och betalningsportalerna placeras så att de bidrar till så hög effektivitet i vägsystemet som möjligt.

Nuvarande och för kommande år väntade intäkter från trängselskatten, de i Stockholmsförhandlingen överenskomna framtida förändringarna i skatteuttaget samt sådana justeringar som föreslås av 2011 års vägtullsutredning i betänkandet Trängselskatt – delegation, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3) för att säkra finansieringen av Stockholmsöverenskommelsen ska även fortsättningsvis gå till finansieringen av Förbifart Stockholm med flera åtgärder enligt Stockholmsöverenskommelsen. Höjda och bredare intäkter därutöver kan däremot användas för finansiering av andra åtgärder i Stockholms läns transportsystem. Förhandlingspersonen ska beakta innehållet i det nämnda betänkandet.

Uppdraget

Överenskommelse om en förlängning av tunnelbanan från station Kungsträdgården till Nacka C

Förhandlingspersonen ska ta fram en överenskommelse om förslag till finansiering av tunnelbanans förlängning mellan station Kungsträdgården och Nacka, samt eventuella anslutande åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen till och med 2025. Förhandlingen ska ske med berörda kommuner i Stockholms län samt med Stockholms läns landsting. Vidare ska synpunkter

från berörda myndigheter och övriga berörda i Stockholms län inhämtas.

Även anslutande objekt knutna till den befintliga sträckningen av tunnelbanans blå linje kan prövas. Förhandlingspersonen har stor frihet att analysera andra möjliga utbyggnader av tunnelbananätet eller andra projekt för att maximera den samhällsekonomiska nyttan med satsningen. Ett exempel kan vara en förlängning av blå linjen västerut mot Barkarby, ett annat en förgrening av den nya blå linjen mot Gullmarsplan.

Förhandlingen bör ha Stockholmsöverenskommelsen som utgångspunkt men det bör stå förhandlingspersonen fritt att föreslå justeringar i denna, t.ex. när det gäller anslutande objekt med stor medfinansiering, så att den samlade lösningen blir så effektiv som möjligt. Sådana justeringar ska särskilt motiveras med koppling till samhällsnyttan.

En samordnad projektering av tunnelbanans förlängning mot Nacka och en vägförbindelse under Saltsjön kan ge stora samordningsvinster och bör prövas. Förhandlingspersonen ska diskutera en utformning av en östlig vägförbindelse (Österleden) under Saltsjön i anslutning till tunnelbanans förlängning till Nacka. Nationalstadsparkens värden och projektens eventuella negativa konsekvenser för naturmiljön ska särskilt beaktas.

Ökad bostadsbebyggelse

En tunnelbaneutbyggnad möjliggör en kraftigt utökad bostadsbebyggelse längs de aktuella linjerna. Detta gäller i synnerhet områdena där tunnelbanan förlängs, men även i övriga angränsande områden och längs den befintliga tunnelbanan ska en kraftigt ökad bostadsbebyggelse krävas av berörda kommuner och vara en del av överenskommelsen.

Maximering av förslagets samhällsnytta

Förhandlingspersonen ska säkerställa ett snabbt genomförande av tunnelbaneutbyggnaden och största möjliga samhällsekonomiska nytta. Åtgärder ska vara utformade för att leda till ökad måluppfyllelse utifrån de transportpolitiska målen. En samlad

bedömning av förslagets samhällsekonomiska lönsamhet ska redovisas.

Finansiering

I uppdraget ingår att lämna förslag på finansiering genom höjda och bredare intäkter från trängselskatt eller olika former av medfinansiering. I den mån sådan alternativ finansiering inte bedöms tillräcklig ska samråd ske med Trafikverket i dess arbete med åtgärdsplanering, så att förhandlingens resultat samordnas med Trafikverkets förslag till åtgärdsplan. I den utsträckning förhandlingspersonens förslag är finansierade med alternativ finansiering, kan lånefinansiering upp till motsvarande nivå vara möjlig. På så sätt kan regeringen påskynda utbyggnaden och minska risken för att andra viktiga infrastrukturinvesteringar i Stockholm och i resten av landet får stå tillbaka.

Ett snabbt genomförande

Förhandlingspersonen ska verka för ett snabbt genomförande av tunnelbaneutbyggnaden och kan i sin redovisning till regeringen beskriva liknande satsningar utomlands och redovisa förslag till förbättringar utifrån dessa. Förhandlingspersonen ska även föreslå en ordning för hur förhandlingens resultat ska säkerställas och genomföras inom ramen för det nya planeringssystem för transportinfrastruktur som riksdagen fastställt efter förslag från regeringen (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257).

Redovisning av uppdraget

Förhandlingspersonen bör fortlöpande lämna sina förslag och ska särskilt delredovisa eventuella förslag om ändrade nivåer för trängselskatt, nya områden där skatten ska tas ut och liknande frågor. I den del som gäller nödvändigt underlag för

regeringens ställningstagande till nationell plan ska detta delredovisas senast den 31 december 2013. Slutlig redovisning av uppdraget ska ske senast den 31 december 2014.

(Näringsdepartementet)