

## Frågor och svar om överenskommelsen om utbyggnad av tunnelbanan

### Vad innehåller överenskommelsen?

2013 års Stockholmsförhandling har förhandlat fram en finansieringsöverenskommelse om:

- 4 infrastrukturobjekt/utbyggd tunnelbana i fyra väderstreck (Gullmarsplan, Nacka, Hagastaden - Arenastaden och Barkarby)
- 6 finansiärer (Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun)
- Ca 78 000 bostäder till 2030
- Byggstart T-bana senast 2016
- Trafikstart från ca 2020, och allt är klart ca 2025

### Vilka är de nya tunnelbanesträckningarna?

- En förlängning av Blå linjen från Kungsträdgården till Nacka C, med nya stationer i Sofia, Hammarby Sjöstad, Sickla, Järla och Nacka C.
- En förlängning av Blå linjen från Kungsträdgården till Gullmarsplan för att knyta ihop med dagens Gröna linje, via Södermalm med en ny station vid Sofia.
- En ny tunnelbana från Odenplan till Arenastaden via Hagastaden.
- En förlängning av Blå linjen från Akalla till Barkarby station via station Barkarbystaden.

### Varför ska Stockholms tunnelbana byggas ut?

Stockholm växer kraftigt och behovet av att bo och enkelt kunna resa i vardagen ökar. En utbyggnad av tunnelbanan enligt detta förslag innebär en avsevärd förbättring för stora delar av tunnelbanenätet med tätare trafik och minskad sårbarhet. Den gör det dessutom möjligt att kraftigt öka och snabba upp bostadsbyggandet i regionen. Projekten är valda för att de ska ge stor samhällsnytta i närtid.

### Hur kommer det sig att staten är med och finansierar detta?

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. Dock är befolkningsökningen i Stockholm mycket stor. För att Stockholm ska kunna fortsätta att utvecklas och växa, till gagn för hela landet, krävs att invånarna har tillgång till en fungerande infrastruktur och en bostadsmarknad som är dimensionerad för länets behov. Regeringen har därför pekat på att den stora befolkningsökningen i Stockholm skapar utmaningar som behöver en snabb lösning.

## Enligt avtalen ska det totalt byggas 78 000 nya bostäder – när ska alla bostäderna vara på plats?

Bostäderna ska uppföras med en genomsnittligt jämn och hög takt fram till 2030.

## Varför blir det 78 000 nya bostäder för att det byggs T-bana?

En utbyggd och kapacitetsförstärkt tunnelbana ökar tillgängligheten till centrala delar av Stockholms län. Kollektivtrafiktillgängligheten skapar inte bara byggbara lägen och minskar behovet av bil utan förenklar också för att bygga attraktiva stadsmiljöer med många bostäder.

Tunnelbaneutbyggnaden möjliggör en tätare bebyggelsemiljö där många får möjlighet att ha tillgång till god kollektivtrafik.

## Innebär tunnelbaneutbyggnaden att Stockholm får fler bostäder och en snabbare bostadstillväxt än som annars skulle ha varit möjligt?

Ja, förhandlingen har lett till att planer längs tunnelbaneutbyggnaden har fått ett större bostadstillskott än de skulle haft utan tunnelbaneutbyggnad. Det finns också goda förutsättningar för att bostäderna tillkommer i en snabbare takt än utan tunnelbanan.

## När påbörjas arbetet med de olika tunnelbanesträckorna?

Byggstart från 2016 och trafikstart från ca 2020:

- Gullmarsplan 2018-ca 2025
- Nacka 2018-ca 2025
- Hagastaden 2016-ca 2020
- Arenastaden 2017-ca 2022
- Barkarby 2016-ca 2021

## Hur har sträckningarna valts?

Detta är utbyggnader som kan genomföras i närtid, som kraftigt förbättrar framkomligheten i regionen och möjliggör ett stort ökat bostadsbyggande. Fler utbyggnader kan bli aktuella i framtiden.

## Hur många meter tunnel blir det i slutändan?

De blir ca 19 km dubbelspår, vilket innebär en ökning med ca 16 % i längd. Dessutom tillkommer 9 stationer.

## Vad kommer tunnelbaneutbyggnaden att kosta?

Kostnaden för investeringen i nya tunnelbanesträckningar är beräknad till ca 19,5 miljarder kronor (prisnivå januari 2013). Tillsammans med landstingets finansiering av fordon och depåer blir den samlade investeringen i utbyggnaden av Stockholms tunnelbana 25,7 miljarder kronor (prisnivå januari 2013).

## Vilka är med och finansierar tunnelbaneutbyggnaden?

Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun är med och finansierar utbyggnaden. Nästan hälften (9 miljarder kronor) av kostnaden för infrastrukturen finansieras genom höjd och breddad trängselskatt.

## Varför ska trängselskatten höjas och breddas?

När Stockholm nu växer, ska vi göra det på ett hållbart sätt- med utbyggd kollektivtrafik, kortare köer och minskad miljöpåverkan. Trängselskatten har en klar trafikstyrande effekt och fortsätter ge betydande minskningar i biltrafikmängd.

## Hur ser förändringen av trängselskatten ut?

Regeringen avser att lägga en proposition om utökad och breddad trängselskatt i vår som ska gälla från och med den 1/1 2016:

- Trängselskatt införs på Essingeleden med en maxnivå på 30 kronor
- Maxnivån i den befintliga innerstadsringen höjs från 20 till 35 kronor
- Den sammanlagda skatten per kalenderdygn och bil skall högst uppgå till 105 kronor mot idag 60 kronor.

En höjd och breddad trängselskatt minskar köer och ökar framkomligheten, minskar utsläppen av hälsoskadliga ämnen och bidrar till en mer miljövänlig stad. Förändringen av trängselskatten baserar sig på en avvägning med hänsyn tagen till såväl miljön, trängseln som allmän acceptans och infrastrukturens finansiering.

## Varför är inga privata finansiärer med i uppgörelsen?

Vi ser gärna att fler deltar i finansieringen av denna tunnelbaneutbyggnad och vet att den skapar stora värden för ett flertal privata fastighetsägare. I takt med att planeringen går in i mer konkreta skeden finns det möjlighet att påverka utformning, exakta stationslägen och placering av stationsentréer med mera, för privata intressenter i förhandling med kommun och landsting.

## Vilka konsekvenser får tunnelbygget för stockholmarna under byggtiden?

Liksom alla större nybyggnationer kommer dessa projekt att påverka omgivningen under genomförandet. Hur denna påverkan blir kommer att kommuniceras under planeringen och självklart under hela byggtiden. Påverkan bör dock kunna minimeras eftersom det mesta av arbetena sker i tunnlar.

## Vad händer nu?

Nu kommer det att ske en slutjustering av avtalen. Sedan ska överenskommelsen behandlas i respektive beslutande fullmäktigeförsamling. Regeringen kommer att överlämna en trängselskatteproposition till riksdagen tidigast i januari 2014. Riksdagen kan därefter besluta om en ny trängselskattelag i mars 2014.

I mars väntas regeringen besluta om den nationella planen för Sveriges transportsystem 2014-2025. En uppföljningsorganisation med inflytande från kommuner, landsting och stat kommer att följa arbetet med tunnelbaneutbyggnad och bostadsbyggande.