

ÖVERENSKOMMELSE OM INFRASTRUKTURENS UΤBYGGNAD I STOCKHOLMSREGIONEN

Socialdemokraterna, Moderata samlingspartiet och Folkpartiet liberalerna har denna dag enats om nedanstående tillägg till den överenskommelse som slöts den 23 januari 1991 om samordnade åtgärder för att förbättra miljön, öka tillgängligheten och skapa bättre förutsättningar för utveckling av Stockholmsregionen. Dessutom shall åtgärdena bidra till att möjliggöra ett ökat bostadsbyggande.

Den totala överenskommelsen avser perioden 1992–2006 och omfattar program och planer för investeringar i kollektivtrafiken om ca 15,8 miljarder kr, i trafikleder om ca 18,2 miljarder kr samt i övriga väganknutna investeringar 1,9 miljarder kr (penningvärde 1992–01).

Vad avser kollektivtrafikutbyggnader tillkommer de investeringar som planeras i Mälardalsregionen på cirka 12 miljarder kr (Mälarbanan, Svealandsbanan och Arlandabanan). Dessa finansieras och genomförs i särskild ordning.

Kompletterande avtal mellan berörda parter och huvudmän krävs för det fulla genomförandet av de i uppgörelsen medtagna investeringsprojekten. Vägverket har på vissa villkor förklarat sig berett att som huvudman finansiera och genomföra utbyggnaden av en komplett ringled runt innerstaden och en ytter tvärled. Dessa trafikleder är avsedda att helt betalas genom avgifter på biltrafiken. För projektering, byggande och drift av trafiklederna samt avgiftsupptagning har Stockholmsleder AB (SLAB) bildats. Bolaget ägs för närvarande av Vägverket till 80 % och av Stockholms stad till 20 %. Samtliga kommuner i Stockholms län liksom landstinget kommer att erbjudas att bli delägare i bolaget. Överenskommelsen bygger vidare på att Vägverket är väghållare för Ringen och Ytter Tvärleden samt att de statliga väganslag, som frigörs när lederna finansieras genom avgifter, kan användas för finansiering av investeringar i kollektivtrafikanläggningar.

Överenskommelsen omfattar sådana investeringar i nya kollektivtrafik- och vägtrafikanläggningar som bedömts nödvändiga för att Stockholmsområdet skall kunna utvecklas till en långsiktigt välfungerande storstadstrategi. Både vägnät och spårsystem byggs ut för att motstå vissa grundläggande kapacitetsbehov även efter år 2006.

Överenskommelsen baseras på att ansvaret för finansieringen av de ökade investeringarna delas mellan regionen och staten. Genom de finansieringslösningar, som överenskommelsen bygger på, möjliggörs avsevärda tidigareläggningar av såväl kollektivtrafik- som vägprojekt.

För en successiv uppföljning av överenskommelsen förutsättes att parterna kontinuerligt sammanträffar för avstämningar minst två gånger om året.

Nedan redovisas de i överenskommelsen ingående objekten och hur dessa finansieras. Angivna kostnader för objekten avser prisnivå 1992-01 och inkluderar projektering, administration och marklösen.

Kostnader för planarbetet såsom översiks- och detaljplaner betalas av respektive kommun. Mark i kommunal ägo, som inte upplåts med nyttjanderätt eller servitut ställs vederlagsfritt till förfogande för anläggning, bibehållande eller drift av trafikanläggningar. För det fall sådan mark ej längre behöver utnyttjas för trafikanläggningar återlämnas den vederlagsfritt till kommunen.

KOLLEKTIVTRAFIK

Objekt	Kostnad	Finansiering	
Getingmidjan	1 550	Banverket	1 550
Kallhäll–Kungsängen	1 248	Infraanslaget Banverket	624 624
Nynäsbanan	1 121	Infraanslaget LTA-medel Överförda vägmedel	935 106 80
Tunnelbana upprustning	6 433	Infraanslaget LTA-medel SLL Överförda vägmedel	1 311 691 3 409 1 022
Tunnelbana Hjulsta–Barkaby	290	LTA-medel SLL Överförda vägmedel	44 90 156
Roslagsbanan	611	Infraanslaget LTA-medel SLL	281 165 165
Snabbspårväg etapp I	2 057	Infraanslaget SLL Överförda vägmedel	699 1 186 172
Snabbspårväg etapp II	600	Beslut 96	600
Snabbspårväg etapp III	1 500	Beslut 96	1 500
Miljövänliga bussar	340	SLL Överförda vägmedel	170 170
Summa	15 750		

Sammantaget finansieras investeringarna i infrastruktur för kollektivtrafik enligt följande.

	Mkr
Infrastrukturanslaget	3 850
Banverket	2 174
Anslag till länstrafikanläggningar (LTA)	1 006
Stockholms läns landsting	5 020
Överförda vägmedel	1 600
Beslut 96 (Snabbspårväg etapp II + III)	2 100
Summa	<hr/> 15 750

VÄGTRAFIK

Objekt Ringen	Kostnad	Finansiering
Södra Länken	4 020	Bilavgifter
Österleden	4 340	"
Norra Länken	2 150	"
Summa	<hr/> 10 510	
Yttre Tvärleden		
Fors-Jordbro	450	Bilavgifter
Södertörnsleden	450	"
Västerleden	4 600	"
Bergslagsplan-Hjulsta	200	"
Hjulsta-Häggvik	550	"
Norrortsleden	850	"
Söderhall-Rösa	550	"
Summa	<hr/> 7 650	

ÖVRIGA VÄGANKNUTNA INVESTERINGAR

Åtgärder i gatusystemet, bullerskydd mm	730	Bilavgifter	730
Miljöförbättrande åtgärder längs Nynäsvägen	500	Bilavgifter	500
Framkomlighetsförbättrande åtgärder i Sthlms innerstad	400	Bilavgifter	200
Infartsparkering	230	Beslut 1996	200
		Bilavgifter	230
Summa	<hr/> 1 860		

Ringen, Ytterleden samt övriga väganknutna investeringar finansieras helt genom avgifter på biltrafiken.

Med överförda vägmedel avses de statliga investeringsmedel som frigörs genom att Ringen och Ytter leden finansieras genom avgifter på biltrafiken.

Därutöver tillkommer investeringar i kollektivtrafik inom Mälardalsregionen på cirka 12 miljarder kronor (Mälarbanan, Svealandsbanan och Arlandabanan). Dessa investeringar finansieras utanför denna överenskommelse.

1. KOLLEKTIVTRAFIK

Utbyggnad och reinvestering av kollektivtrafiken medför en avsevärd förbättring av kvaliteten vad avser turtfäthet, sittplatstillgång, regularitet och standard på vagnar och stationer. De kollektiva resmöjligheterna utvecklas inte minst vad avser långväga resor och resor på tvären inom regionen. Fordonen i kollektivtrafiken ges högre miljökvalitet. Ett snabbusssystem byggs ut i tvärför. För att möjliggöra denna utveckling av kollektivtrafiken genomförs nedanstående investeringar.

Utöver de kollektivtrafikutbyggnader som ingår i överenskommelsen planeras omfattande järnvägsutbyggnader i Mälardalen.

Urvecklingen inom Mälardalen har lett till att arbets- och bostadsmarknaden alltmer integreras och att därmed allt fler människor pendlar över länsgränserna. Denna utveckling kommer att fortsätta och intensifieras. Ett organiserat samarbete mellan de olika länen inom Mälardalen har påbörjats. En grundförutsättning för att integrationen skall kunna förverkligas är att kommunikationerna vidareutvecklas och samordnas.

För att förbättra järnvägskommunikationerna inom Mälardalen har på initiativ inom ramen för Storstockholmsförhandlingarna länstrafikhuvudmänner i Stockholms, Uppsala, Sörmlands, Västmanlands och Örebro län bildat ett bolag för att utreda förutsättningarna för en gemensam huvudman för regional tågtrafik i Mälardalen – Tåg i Mälardalen AB (TIM). Utredningsarbetet avses avslutas 1992.

Införande av ett nytt regionaltågssystem förutsätter vad avser Stockholmsområdet investeringar i Getingmidjan, dubbelspår Kalhäll–Kungsängen–Bro–Bålsta, Arlandabanan samt sträckan Södertälje–Nykvärn på Svealandsbanan. Regionaltågen förutsätter vidare att utbyggnader sker längs Mälar- och Svealandsbanorna.

Kostnaderna för Mälarbanan, Svealandsbanan och Arlandabanan har beräknats till cirka 4 mdkr, 2 mdkr samt 6 mdkr för respektive bana. Dessa investeringar kommer enligt särskilda överenskommelser att finansieras av respektive intressenter inklusive staten.

1.1 Nya spår Stockholm C–Årsta (Getingmidjan)

Projektering av ett tredje spår över Riddarholmen och två nya spår från Södra Station via en ny bro över Årstaviken till Årsta har påbörjats. Spåren byggs så snart nödvändiga beslut och tillstånd givits. De är en nödvändig förutsättning för utbyggnaden av såväl snabbtågssystemet för fjärrtrafiken som regionaltågen i Stockholm och Mälardalen. Detta projekt är av nationell karaktär.

Under år 1992 har statliga myndigheter tagit fram olika tunnelalternativ. Ur miljö-, stadsbilds- och kulturhistorisk synpunkt är en tunnel att föredra. Däremot är ett ytalternativ den bästa lösningen ur kollektivtrafiksynpunkt. Oavsett vilket alternativ som väljes fattas beslutet av statsmakterna och objektet finansieras helt med statliga medel.

Utbyggnad av Getingmedjan sker enligt nedan:

	Totalt	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00
Kostnad (9201)	1 550	60	68	121	358	441	334	116	52		
Finansiering											
Banverket	1 550	60	68	121	358	441	334	116	52		
Summa	1 550	60	68	121	358	441	334	116	52		

En underhandsöverenskommelse föreligger mellan Banverket och Stockholms stad att Banverket skall svar för plankostnaderna.

1.2 Dubbelspår Kallhäll–Kungsängen

En utbyggnad är angelägen redan med hänsyn till dagens trafikering. För att kunna utöka lokaltågtrafiken till kvartstimmestrafik och utökad trafik ned snabbtåg och regionaltåg på hela sträckan krävs dubbelspår.

Utbyggnaden av sträckan Kallhäll–Kungsängen förutses kunna genomföras enligt det alternativ Banverket bedömt mest samhällsekonomiskt (alternativ A1B). Utbyggnaden sker då enligt nedanstående.

	Totalt	92	93	94	95	96	97	98	99	00
Kostnad (9201)	1 248	5	42	156	312	312	312	312	109	
Finansiering										
Banverket	624	5	21	78	156	156	156	52		
Infra- struktur- anslaget	624		21	78	156	156	156	57		
Summa	1 248	5	42	156	312	312	312	109		

1.3 Dubbelsspår Älvsjö–Västerhaninge och upprustning Västerhaninge–Nynäshamn

Dubbelsspår på sträckan Älvsjö–Västerhaninge är nödvändigt för ökad turtfäthet, bättre regularitet och kortare restider på pendeltågen Stockholm–Västerhaninge–Nynäshamn.

Längs sträckan byggs dubbelspår ut i följande etapper (i prisnivå 1992–01):

		1992–1995
1.	Älvsjö–Högdalen	103 mkr
2.	Högdalen–Farsta Strand	114 mkr
3.	Farsta Strand–Skogås	216 mkr
4.	Skogås–Haninge C	160 mkr
5.	Haninge C–Västerhaninge	182 mkr
	Summa	775 mkr

Vissa spårförbättringar pågår på sträckan Västerhaninge–Nynäshamn motsvarande 106 mkr i prisnivå 1992–01. Detta belopp förskoteras av staten.

Banverket har under 1991 gjort en banutredning och en miljökonsekvensutredning för sträckan Älvsjö–Västerhaninge.

Ett nytt spår längs det befintliga spåret kostar 775 mkr i prisnivå 1992–01. I denna kostnad ingår anpassningar av befintliga bangårdar.

Därtill kommer kostnader för Västerhaninge och Trångsunds bangårdar inkl stationsanordningar samt en ny station vid Vega längs befintlig linje inkl stationsanordningar samt bullerskyddsåtgärder, vilka beräknas costa ca 240 mkr i prisnivå 1992–01.

Utbyggnaden av sträckan Älvsjö–Västerhaninge samt spårförbättringar Västerhaninge–Nynäshamn sker enligt nedan.

	Totalt	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	>00
Kostnad (9201)												
	1 121	10	137	309	309	241	115					
Finansiering												
LTA *)	106	106										
Infraanslag	935	88	260	280	192	115						
Överförda vägmedel	80			30	50							
Summa	1 121	194	260	310	242	115						

) Förskoteras från infrastrukturanslaget och återbetalas från LTA-anslagen enligt gällande flerårsplan.

1.4 Upprustning och förnyelse av tunnelbanan

En upprustning och förnyelse av tunnelbanan till en total kostnad om ca 6 400 mkr ska ske under perioden 1992–2005. Vagnkostnaderna beräknas till 4000 mkr under perioden 1992–2005 och finansieras till största delen av landstinget i Stockholms län.

Reinvesteringar i banor, konstbyggnader och trafikledningssystem m m beräknas kosta ca 2 400 Mkr.

	Totalt	92	93	94	95	96	97	98	99	00	>00
<hr/>											
Kostnad (9201)											
	6 433	252	245	190	239	347	534	575	575	5762	900

Finansiering

Infraanslag ^{a)}	1 311	201	194	145	194	302		19	29	85	142
LTA	691	51	51	45	45	45	44	43	43	279	
SLL	3 409						429	401	369	2062	004
Överf vägmedel	1 022							60	111	134	242
Summa	6 433	252	245	190	239	347	534	575	575	5762	900

^{a)} Angivna meddel från infrastrukturanslaget för åren 1998 och senare utgör återbetalning från LTA-anslagen av försköterade medel för Nymäs- och Roslagsbanorna.

1.5 T-bana Hjulsta–Barkarby

Barkarby har ett strategiskt läge i skärningspunkten mellan E18, Yttre tvärleden och Västeråsbanan. Tunnelbanan förlängs till Barkarby station när en ny järnvägsstation för fjärr- och/eller regionalståg etableras.

Projektet finansieras enligt följande:

	Totalt	92	93	94	95	96	97	98	99	00
Kostnad (9201)										
SLL	290					10	10	90	110	70
Finansiering										
LTA	90					10	10			70
Överförda vägmedel	44						22	22		
Summa	290							68	88	

1.6 Roslagsbanan — utbyggnad och upprustning

Nordostsektorn har en sämre kollektivtrafikförsörjning än regionens övriga sektorer. Andelen kollektivtrafikresenärer är också lägre än i andra sektorer. Planerade åtgärder syftar till att förbättra kollektivtrafikens utbud och attraktivitet så att andelen ökar.

Dennisoverenskommelsen byggde på analyser som bl a visade att utöver planerade satsningar på Roslagsbanan, skulle en förlängning av tunnelbanan Mörby–Täby ge restidsförbättringar som motiverade en sådan investering. Senare har vidare analyser visat att en sådan förlängning av tunnelbanan är samhällsekonomiskt mindre lönsam, bl a beroende på att stora satsningar på Roslagsbanan redan genomförts, pågår och är beslutade. Genomförd modernisering av Roslagsbanan ger därför en högre nytto–kostnadskvot.

Moderniseringen av Roslagsbanan skall förbättra restider, turtäthet, reguläritet och komfort och inkluderar bl a en ny bro över Stocksundet.

Vid kontrollstationen 1996 görs en utvärdering av kollektivtrafiksatsningarna i nord–ostsektorn. Bedömningar av resmönstrets och resandeunderlagets förändringar blir därvid underlag för beslut om fortsatta åtgärder. Om antalet resande på Roslagsbanan inte ökar med minst 5% i maxtimmen i riktning mot innerstaden, måste förlängning av tunnelbanan aktualiseras på nytt.

Utbyggnaden finansieras enligt följande:

	Totalt	92	93	94	95	96	97	98	99	00	>00
Kostnad (9201)	611	104	182	154	111	51	9				
Finansiering											
LTA ³⁾	165	14	8	51	51	41					
Infraanslag	281	82	133	66							
SLL	165	8	41	37	60	10	9				
Summa	611	104	182	154	111	51	9				

³⁾ Förskötteras från infrastrukturanslaget och återbetalas från LTA-anslagen enligt gällande flerårsplan.

1.7 Snabbspårväg

Snabbspårvägstrafik skapar en effektiv tvärförbindelse mellan lokaltågstrafiken och tunnelbanans olika grenar samtidigt som bostäder och arbetsplatser längs banan får en högklassig kollektivtrafikförsörjning. Snabbspårvägen byggs ut i etapper. Tidplanerna för etapp II och III är preliminära. Slutliga ställningstaganden beror av den takt i vilken planerad bebyggelse förverkligas och erforderlig finansiering står till förfogande.

(etapp I a) Gullmarsplan–Älvsjö–Liljeholmen

(etapp I b) Liljeholmen–Alvik

Finansieringen sker på följande sätt:

	Totalt	92	93	94	95	96	97	98	99	>00
Kostnad (9201)										
SLL	2 057	113	219	576	628	310	211			
Finansiering										
Infraanslag	699		59	281	322	37				
Överf vägmedel	172				40	96	36			
Summa	2 057	113	219	576	628	310	211			

(etapp II) Slussen–Gullmarsplan

Hammarby Sjöstad och delar av Sickla avses byggas ut i slutet av 90-talet. Snabbspårvägen ger området en högklassig kollektivtrafikförsörjning och kan på olika sätt kopplas till Saltsjöbanans trafikering.

Utbyggnaden av snabbspårvägen i denna del är avhängig den planerade bebyggelsen. Utbyggnaden av snabbspårvägen har beräknats pågå under åren 1997–2000.

	Totalt	92	93	94	95	96	97	98	99	00
Kostnad (9201)										
	600						100	200	200	100
Finansiering										
Beslut 96	600						100	200	200	100
Summa	600						100	200	200	100

(etapp III) Alvik-Bromma och vidare

Snabbspårvägens norra del hänger bl a samman med utvecklingen av markanvändningen norr om Stockholms innerstad Programarbetet för lokaliseringssstudier av snabbspårvägens norra del pågår.

Sträckan utreds vidare med inriktning på ett slutligt ställningstagande vid kontrollstationen 1996.

Kostnader och finansiering framgår nedan:

Kostnad (9201)

		1 500	100	100	300	400	400	200
	Finansiering							
Beslut 96		1 500	100	100	300	400	400	200
Summa		1 500	100	100	300	400	400	200

Finansiering

1.8 Miljövänliga bussar

Endast kollektivtrafikfordon med bästa möjliga avgasrenings, miljömässigt bästa drivmedel samt låg bullermivå skall trafikera stombanet i Stockholms innerstad. Exempel på sådana fordon är bussar som drivas med naturgas, etanol, metanol, el-hybridbuss eller katalytiskt avgasrenade dieselbussar.

Kostnader och finansiering framgår nedan:

	Totalt	92	93	94	95	96	497	98	99	≥00
Kostnad (9201)	340	20	36	61	73	50	50	50	50	
Finansiering										
SLL	170	20	25	25	25	25	25	25	25	
Överförda vägmedel	170	11	36	48	25	25	25	25	25	
Summa	340	20	36	61	73	50	50	50	50	

2. VÄGTRAFIK

Stockholmsregionen har under många år erhållit en alltför liten andel av de samlade väganslagen i förhållande till trafikarbetet och befolkningens storlek. Följden har blivit betydande eftersläpningar av nödvändiga väginvesteringar och eftersatt underhåll av vägnätet. Genom åtgärder enligt denna överenskommelse dämpas biltrafiken i innerstaden, förbättras transportmöjligheterna till regionens olika delar och underlättas framkomligheten för varutransporter och kollektivtrafik i regionen.

För att möjliggöra en sådan utveckling av vägtrafiken måste följande åtgärder vidtas:

- byggandet av en ring runt Stockholms innerstad,
- utbyggnad av Yttre Tvärleden vad avser väg 73 Fors–Jordbro, Södertörnsleden, Västerleden, Bergslagsplan–Hjulsta, Hjulsta–Häggvik, Norrortsleden samt E18 Söderhall–Rösa,
- förändrad trafikföring i innerstaden och ytterstaden,
- införandet av ett avgiftssystem för finansiering av lederna samt för minskning av biltrafiken i innerstaden i syfte att förbättra miljön,
- ökad användning av miljövänliga fordon och ren a bränslen.

2.1 Ringen

Ringen byggs ut i den omfattning som framgår nedan. En fullt funktionsfärdig ringled skall vara klar 1998.

Ringen dimensioneras för en säker färdhastighet på huvudkörbanan och vid avfart från huvudkörbanan av 70 km/tim. Vid vissa trafikplatser reduceras hastighetsstandarden av miljö- och utrymmesskäl. Trafikplatser i ytläge har så långt möjligt begränsats i omfattning för att reducera markåtgången. Parterna är överens om att en högre luftkvalitet än som låg bakom kostnadsbedömingarna i den första Dennisöverenskommelsen är angelägen och att WHO:s riktvärden för god luftkvalitet i gatrum skall vara vägledande för dimensionering av ventilationssystem i vägtunnlar, vilket innebär 400 ug NO₂/m³ luft i medelvärde. Slutligt ställningstagande till luftkvaliteten tas efter samråd med Stockholms stad och beslutande myndigheter. Trafik med farligt gods skall kunna ske dygnet runt. De kostnadsfördyringar som skett vad avser Ringen beror till stor del av de ökade kostnader som uppstått på grund av olika ökade ventilations- och säkerhetsåtgärder.

Utbyggnaden av Ringen planeras enligt nedan:

	Totalt	93	94	95	96	97	98	99	≥00
Södra Länken	4 020	800	890	890	800	640			
Österleden	4 340		800	900	900	900	840		
Norra Länken	2 150		700	750	700				
Summa	10 510		2 300	2 540	2 490	1 700	1 480		

I Dennisöverenskommelsen från 1991–01–23 finns en mycket kortfattad beskrivning med kostnadssammanställningar över Ringen i tabellform.

Under 1991 och våren 1992 har utredningsarbetet för Ringens olika delar bedrivits. Utredningsplan för Södra Länken och preliminär utredningsplan för Österleden föligger. Utredningsplan för Norra Länken läggs fram under hösten 1992.

Nedan redovisas omfattning, kostnader och standard för de olika delarna av Ringen.

SÖDRA LÄNKEN

Länken leds från trafikplats Åbyvägen i tunnel österut under Årsta och Johanneshov och kommer fram i marknivå vid Sickla kanal. Huddingevägen byggs om mellan korsningen med Sockenvägen och anslutningen till Södra Länken. Södra Länken byggs utan Östbergatunneln. Försvarsarbeten skall utföras så att en eventuell byggnation av Östbergatunneln kan ske i framtiden. Ett definitivt ställningstagande om den skall byggas eller ej görs vid kontrollstationen 1996.

Södra Länken dimensioneras för en skyldad hastighet av 70 km/h och utföres som motorväg med sex körfält varav fyra för genomgående trafik. Trafikplatser anläggs vid Åbyvägen, Årsta (Huddingevägen), Johanneshov (Bolidenvägen och Huddingevägen) Skärmarbrink (Nynäsvägen), Hammarbyhamnen och på Huddingevägen vid Årstadalstunneln (Sockenvägen).

Byggande av Södra Länken påbörjas 1994 och leden öppnas för trafik 1997.

Kostnaden för Södra Länken i prisnivå 1992–01 beräknas till 4 020 Mkr.

NORRA LÄNKENS FÖRLÄNGNING

Norra Länkens förlängning går från Norrtull i tunnel under Lilljansskogen till Storängsbotten. Området vid Storängsbotten kan bli aktuellt för någon typ av bebyggelse, varför möjlighet till överdäckning skall finnas. I utredningsplan och fördjupad översiktspplan prövas alternativa utformningar.

För sträckan Norrtull–Roslagstull finns alternativa lösningar. Vid ett slutligt ställningstagande bör även framkomligheten under utbyggnadstiden vägas in.

Norra Länkens förlängning dimensioneras för en skyltad hastighet av 70 km/h och utföres som motorväg med sex körfält varav fyra för genomgående trafik.

Trafikplatser anläggs vid Norrtull, Roslagstull och Lidingövägen.

Byggande av Norra Länkens förlängning påbörjas under 1994 och leden öppnas för trafik 1996.

Beräknad anläggningskostnad är 2 150 Mkr i prisnivå 1992–01.

När Norra Länken öppnas för trafik förutsätts att Vägverket vidtagit åtgärder för att förbättra framkomligheten förbi trafikplatserna vid Albano och Universitetet.

ÖSTERLEDEN

Österleden går från Södra Länken i öppet läge vid Sickla kanal och därefter i tunnel från Järlaleden i Nacka under Saltsjön och Djurgården, i öppet läge vid Frihamnen och åter i tunnel under Gärdet för att i öppet läge ansluta till Norra Länken vid Lidingövägen.

Österleden dimensioneras för en skyltad hastighet av 70 km/h och utföres som motorväg med sex körfält varav fyra för den genomgående trafiken. I tunneln under Saltsjön utnyttjas det femte och sjätte körfälten som stigningsfält för den tunga trafiken.

Trafikplatser anläggs vid Järlaleden, Värmdöleden och Frihamnen eventuellt kombinerat med en trafikplats vid Lidingövägen.

Inget avgastorn kommer att placeras på Södra Djurgården.

Byggandet av Österleden påbörjas 1994 och leden öppnas för trafik 1998.

Beräknad anläggningskostnad är 4 340 mkr i prisnivå 1992–01.

2.2 Yttre Tvärleden

Utbyggnaden av Yttre Tvärleden skall ske i den omfattning som framgår nedan. Vägen byggs med fyra körfält för genomgående trafik på sträckorna Västerhaninge–Jordbro, Flemingsberg–Träby kyrkby och Söderhall–Rösa samt på delen Jordbro–Flemingsberg med två körfält och 9 meters bredd och i övrigt med två körfält och 13 meters bredd.

Utbyggnad av Yttre Tvärleden planeras enligt nedan:

	Totalt	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05
Fors–Jordbro	450			150	200	100								
Söderförsleden	450	100	100	100	100	50								
Västerleden	4 600						200	600	700	800	800	650	450	400
Bergslagsplan–Hjulsta												50	100	50
Hjulsta–Häggvik	550						100	150	150	150				
Norrortsleden	850						100	150	150	150	150			
Söderhall–Rösa	550	150	200	150	50									
Summa	7 650	250	650	750	550	350	350	750	700	800	800	700	550	450

Den Yttre Tvärleden, som är en yttre förbifarts- och tvärled från Fors i Haninge kommun i söder till Rösa i Norrtälje kommun i norr skall byggas enligt nedan.

Fors – Jordbro

Från Fors byggs väg 73 i ny sträckning norrut öster om Västerhaninge fram till väg 561 Österhaningevägen. Trafikplatser anläggs öster och sydost om Västerhaninge. Norr om väg 561 dras vägen i en sträckning öster om Jordbro bostadsområde, i princip i samma sträckning som Haninge kommun förordar. Den nya vägen kopplas till den nuvarande väg 73 och väg 227 Dalanövägen nordöst om Jordbro i en ny trafikplats.

Delen Fors–Västerhaninge utföres som en 13 meter bred motortrafikled och dimensioneras för 110 km/h. Delen Västerhaninge – Jordbro utföres som 4-fältig motorväg och dimensioneras för 110 km/h.

Byggstart skell ske senast 1994 och vägen öppnas för trafik senast 1996. Planerad byggstart under 1993 förutsatte västlig sträckning vid Jordbro. Med den östliga sträckning som nu gäller förskjuts tidplanen något.

Anläggningskostnaden beräknas till 450 Mkr i prisnivå 1992–01. Merkostnaden för det östliga läget vid passagen förbi Jordbro bostadsområde belastar Haninge kommun enligt en särskild överenskommelse mellan kommunen och vägverket.

Södertörnsleden

Södertörnsleden börjar längst i öster vid Jordbro med Haningeleden del 4. Den leds norr om Jordbro industriområde och ansluts mot den redan utbyggda delen, d v s Haningeleden del 3, omedelbart nordväst om industriområdet. Från Lissma och mot Gladökvam anläggs Haningeleden del 2.

Leden dras omedelbart norr om Ekedals koloniområde fram till nuvarande anslutning mot Gladö kvarn för att därefter fortsätta i Haningeleden 1 fram till Flemingsberg i princip enligt det av Huddinge och Haninge kommuner samt Vägverket i lokaliseringsutredning för Orlångsleden 1981 redovisade alternativet.

Väg 226 korsas planskilt vid Flemingsberg där en trafikplats anlägges. Från Flemingsberg fortsätter ledens västerut i Botkyrkaleden som förläggs i Glömstadalens södra del söder om den befintliga Glömstavägen och ansluts till Glömstavägen öster om Masmo.

Från Jordbro till Flemingsberg utföres vägen som en 2-fältig 9 meter bred väg med plankorsningar och dimensioneras för 90 km/h. Från Flemingsberg till Masmo utföres vägen 4-fältig delvis med planskilda trafikplatser och dimensioneras för 90 km/h.

Byggstart ska ske senast under 1993 och hela leden öppnas för trafik 1997.

Beräknad anläggningskostnad inklusive marklösning, projektering, administration men exklusive moms är ca 450 Mkr i prisnivå 1992-01.

Västerleden

Västerleden har en stor betydelse för Stockholmsregionens strukturella utbyggnad. Yttre tvärleden, i vilken Västerleden ingår, gynnar en utveckling av regionens yttardelar och avlastar det lokala trafiknätet. Västerleden bidrar vidare till en mer balanserad utveckling av regionens norra och södra delar.

Leden planeras enligt alternativ A3 M så att miljöstöringarna minimeras. Den utgår från Kungens kurva i tunnel och fortsätter under Lovön i tunnel för vilken en rak sträckning väljs. Trafikplatsen vid Ekerövägen förläggs under mark. Leden går i tunnel även under Grimstareservatet fram till Bergslagsplans trafikplats. Med undantag för tre broar går Västerleden helt i tunnel.

Leden planeras som motorväg med fyra körfält, planskilda trafikplatser och dimensioneras för 90 km/t på delen fram till Bergslagsplan.

Västerleden skall öppnas för trafik senast år 2005. Övriga delar av Yttre tvärleden dimensioneras från förutsättningen att Västerleden kommer till utförande.

Exakt tidpunkt för byggstart samt projektets ekonomi och miljökonsekvenser kräver ytterligare bedömningar som projektering, upprättande av arbetsplan och miljökonsekvensbeskrivning ger underlag för. Även anslutningar vid Kungens kurva och Bergslagsplan samt Bergslagsvägens utformning bör därvid studeras vidare. Vid kontrollstationen 1996 kommer alla dessa faktorer att vägas samman och beslut fattas om byggstart.

Beräknad anläggningskostnad är 4.600 mkr i prisnivå januari 1992.

Bergslagsplan – Hjulsta

Vägen börjar norr om Skattegårdsvägen och förläggs i anslutning till den nuvarande vägen fram till cirka 300 m norr om Avestagatan.

Den nuvarande vägen breddas till 4 körfält. Trafikplatser anläggs vid Sörgårdsvägen och Avestagatan. Vägen dimensioneras för 70 km/h.

Byggstart ska ske under 2003 och vägen öppnas för trafik 2005.

Beräknad anläggningskostnad är 200 Mkr i prisnivå 1992–01.

Hjulsta – Häggvik

Akallavägen inkl Hjulsta trafikplats

I korsningen med E18 anläggs en ny trafikplats. Vägen leds därifrån norrut förbi Akalla väster om Akallavägen fram till en trafikplats med anslutning till Hanstavägen. Möjliga lägen för, liksom finansieringen av, en anslutning till trafikplatsen som kan betjäna dels den regionala trafiken från Jakobsberg, dels den planerade bebyggelsen i Barkarby studeras.

Vägen utföres som motorväg med fyra körfält, planskilda trafikplatser och dimensioneras för 90 km/h.

Byggstart inriktas mot 1994 och vägen öppnas för trafik senast 1997.

Beräknad anläggningskostnad är ca 380 Mkr i prisnivå 1992–01.

Hanstalänken

Från Akallavägen leds den nya Hanstalänken i nordostlig riktning invid befintlig kraftledning mot Häggviks trafikplats där den ansluts till objektet Häggviksleden som beskrivs nedan.

Leden utföres som motorväg med fyra körfält och dimensioneras för 90 km/h.

Byggande av Hanstalänken påbörjas 1995 och leden öppnas för trafik 1997.

Beräknad anläggningskostnad är ca 170 Mkr i prisnivå 1992–01.

Norrortsleden

Häggviksleden

Häggviksleden ansluts till E4 och Norrvikenleden i en planskild trafikplats och dras under järnvägen mot Edsbergstrondellen som byggs om till planskild trafikplats. Öster om denna kopplas Häggviksleden till Danderydsvägen vid Frestavägens anslutning. Denna behålls som en plankorsning tills att delen Edsberg – Väsjön byggs som ersättning för Frestavägen. Därefter stängs anslutningen.

Leden utföres med fyra körfält, planskilda korsningar och dimensioneras för 70 km/h. Byggande av Häggviksleden påbörjas 1994 och leden öppnas för trafik 1996.

De merkostnader som blir följd av kommunens önskan att förlägga leden i tunnel förbi Häggvik liksom bussramper för direktanslutning till Stockholm Nord ingår ej i objektet utan måste belasta annan intressent. Anläggningskostnader för Häggviksleden exklusive merkostnaden för tunnelförlägning och bussramper har beräknats till 380 Mkr i prisnivå 1992–01.

Edsberg – Täby Kyrkby

Denna del av Norrortsleden kopplas till Danderydsvägen ca 300 meter öster om Frestavägen och dras i ny sträckning fram till Frestavägen väster om Väsjön. Härifrån förläggs vägen längs eller strax invid befintlig väg fram till Bergtorpsvägen söder om Täby Kyrkby.

Vägen byggs med fyra körfält och plankorsningar utom vid Bergtorpsvägen där en planskild trafikplats anläggs. Dimensionerande hastighet är 90 km/h utom på den första delen förbi Edsberg där 70 km/h bör eftersträvas.

Byggande påbörjas 1995 och vägen öppnas för trafik 1999.

Beräknad anläggningskostnad är ca 340 Mkr i prisnivå 1992–01.

Täby Kyrkby – Rosenkälla

Från trafikplatsen vid Bergtorpsvägen leds den nya vägen över Roslagsbanan fram till Rosenkälla trafikplats. Sträckningen bör väljas så att den tillgodosar såväl skäliga miljöhönsyn som trafik- och ekonomiska hänsyn.

Vägen utföres 13 meter bred med två körfält och dimensioneras för 90 km/h.

Byggande av vägen påbörjas 1996 och vägen öppnas för trafik 1999.

Beräknad anläggningskostnad är ca 130 Mkr i prisnivå 1992–01.

Söderhall – Rösa

Vägen byggs i enlighet med fastställd arbetsplan (fastställd 2 april 1992).

Vägen utförs som motorväg med 4 körfält och planskilda trafikplatser vid Söderhall, Ledinge och Rösa och dimensioneras för 110 km/h.

Byggstart sker under 1993 och vägen öppnas för trafik 1996.

Beräknad anläggningskostnad är ca 550 Mkr i prisnivå 1992–01.

3. ÖVRIGA VÄGANKNUTNA INVESTERINGAR

3.1 Åtgärder i gatusystemet, bullerskydd mm

Förbättringar av gatumiljön i inner- och yttre staden skall genomföras i samband med att biltrafiken kan minskas i innerstaden i takt med att Ringens olika delar slutförs och det därtill kopplade avgifftssystemet sätts i kraft samt genom att Yttre tvärleden, snabbspårvägen och stommänet för kollektivtrafik på innerstadens gatunät byggs ut. Förslag till förändrad trafikföring i city, på malmarna och i ytterstadens bostadsområden utarbetas för att kunna förverkligas i takt med att biltrafiken minskar i innerstaden och trafikflödena ändras vid utbyggnaden av Ringens olika länkar.

Inom city prioriteras gatuutrymme för gående, kollektivtrafik samt distributionstrafik. Särskilda insatser görs för att förbättra miljön på gator med omfattande detaljhandel.

Ett programarbete för en sådan omdaning har påbörjats. I detta arbete övervägs utveckling av ett sammanhängande gång- och cykelsystem. En minskning av biltrafiken i innerstaden med 25–30 % innebär att den öst–västliga trafiken genom City liksom den genomgående biltrafiken över Gamla Stan begränsas kraftigt.

I inner- och yttre stadens centrum- och bostadsområden skall genomfartstrafiken minska. Trafiken koncentreras till huvudgator där miljö- och trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder genomförs. Särskilt vid lokala centra, stora busshållplatser och vid tunnelbanestationer förbättras utemiljöns kvaliteter.

Medel reserveras för åtgärder som leder till minskade trafikbullerstörningar i befintliga bostadfastigheter och uppförande av bullerskydd längs gator och vägar med bullerproblem inom regionen. Flera stråk kommer även efter denna överenskommelses genomförande att ha en så hög bullernivå att omfattande skyddsåtgärder är motiverade.

Dessutom skall 500 Mkr reserveras för miljöförbättrande åtgärder på Nynäsvägen. En arkitekttävling bör utlyssnas för att få fram förslag till lämpliga åtgärder.

Kostnader och finansiering för åtgärder i gatusystemet inklusive åtgärder som minskar trafikens bullerstörningar framgår nedan:

	Totalt	92	93	94	95	96	97	98	99	00
--	--------	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Kostnad (9201)

Åtgärder i gatusystemet m m	730					150	150	150	150	130
Miljöförbättrande åtg. längs Nynäsvägen	500					200	200	100		
Summa:	1 230									

Finansiering

Bilavgifter	1 230					350	350	250	150	130
-------------	-------	--	--	--	--	-----	-----	-----	-----	-----

3.2 Framkomlighetsförbättrande åtgärder i Stockholms innerstad

Med de åtgärder som genomförs enligt denna överenskommelse kommer biltrafiken i innerstaden att minskas med 35 %. Därmed skapas förutsättningar för att förbättra framkomligheten för såväl kollektivtrafik, varudistribution som övrig trafik. En översyn av trafikregleringen bör därvid ske.

Ett stömnät för kollektivtrafik på innerstadens gatunät införs. Detta samplaneras med andra förändringar i trafikföring och utformning av gaturummet. Kollektivtrafiken ges så långt möjligt reserverat gatutrymme och prioritet i signalreglerade korsningar. Stömnätet utförs för bussstrafikering. Nya anläggningar utformas så att framtida utveckling av trafik med trådbuss eller spårväg underlättas. Stömnätet utvecklas i deletapper under perioden 1991–1998 i takt med att Ringens olika länkar färdigställs och avlastar innerstaden. Samtidigt införs kompletterande kollektivtrafik av servicekaraktär. Stömnätet trafikeras i full utsträckning 1998. Ett nytt trafikantinformationsystem ingår även i kostnaden.

Stömnätets utbyggnad finansieras enligt nedanstående:

	Totalt	92	93	94	95	96	97	98	99	>00
Kostnad (9201)	400	50	50	50	50	60	60	80		
Finansiering										
Bilavgifter *	200	50	50	50	50					
Beslut 1996	200					60	60	80		
Summa	400	50	50	50	50	60	60	80		

* Förskoteras av Stockholms stad och Stockholms läns landssting genom särskild överenskommelse.

3.3 Infartsparkering

Faktorer som fler långväga resor, bilavgifter och allmänt ökat bilinnehav medför att allt fler väljer kombinationsresor med bil och kollektivtrafik. Infartsparkeringens roll i det framtida trafiksystemet kommer att öka.

Landstingen ansvarar för infartsparkeringen enligt överenskommelsen. Infartsparke-ringarna kan ägas och drivas av såväl landsting, kommun eller enskild efter överens-kommelse mellan parterna. Infartsparkeringen erbjuds trafikanterna som ett komple-ment till landstingets kollektivtrafikservice.

En policy för lokalisering och finansiering av infartsparkeringar har utarbetats. Enligt denna skall landstinget upprätta en plan för lokalisering och utbyggnad samt sluta avtal med berörda kommuner eller enskilda om markupplåtelse och drift av anläggningarna. För åren 1996 och 1997 avsätts 230 mkr för investering i infartsparkeringar för att förbättra möjligheterna till infartsparkering i samband med införandet av bilavgifter.

Infartsparkeringen samordnas med andra åtgärder inom trafiksystemet så att den sti-muleras och prioriteras.

Kostnader och finansiering framgår nedan:

	Totalt	92	93	94	95	96	97	98	99	≥00
Kostnad (9201)										
Bilavgifter	230						115	115		
Summa							115	115		

4. FINANSIERING

Utöver traditionell statlig finansiering av transportinfrastrukturen skall staten för genomförande av Dennisöverenskommelsen ge särskilda statsbidrag om totalt 3 500 mkr till investeringar i kollektivtrafiken. Detta belopp har uppräknats till 3 850 Mkr (i prisnivå 1992–01).

Samtliga partier bakom Dennisöverenskommelsen anser att statens andel är för liten och att den avsevärt bör ökas. Bland annat har företrädare för samtliga partier i förhandlingsgruppen i skrivelse till kommunikationsministern 1992–01–22 framfört att statens insats i den slutliga överenskommelsen bör uppgå till 10 miljarder kr.

Genom denna överenskommelse påtager sig medborgarna i Stockholmsregionen ett ökat ansvar för finansieringen av utbyggnaden av infrastrukturen för såväl kollektivtrafiken som vägtrafiken. Det kan emellertid inte vara rimligt att invånarna i Stockholmsregionen skall belastas hårdare med avgifter och skatter än vad som gäller för invånare i övriga landet. Därför utgår vi ifrån att staten på olika sätt medverkar till att den obalans som råder i finansieringshänseende inte ytterligare förstärks. Tvärtom bör Stockholmsregionen kompenseras för de extra upphoffringar som sker bl a genom denna överenskommelse.

I Dennisuppgörelsen uttalas att parterna avser att 1996 genom överläggningar med staten skapa klarhet i frågan om statens bidrag till finansieringen av regionens investeringar i trafiksystemet under avtalsperiodens senare hälft.

Avgifter på biltrafiken

Genom överenskommelsen den 23 januari 1991 fastlades att Ringen och Yttre tvärleden skulle finansieras med avgifter på biltrafiken. Avgiftsma införs 1996 och senare för Västerleden. Avgiftssystemet skall utformas så att det bidrar till att minska biltrafiken i innerstaden och på så sätt förbättra miljön.

Parterna har denna dag sedan vägverket redovisat sina förslag om avgifter på biltrafiken, maj 1992, kompletterat sin överenskommelse på följande sätt. Ett system med avgifter på biltrafiken i Stockholmsregionen införs 1996 då de första nya lederna på Ringen har öppnats för trafik. Vägverket svarar för att de olika beslut rörande lagstiftning m m som behövs för införandet kan fattas.

Mycket talar för att avgiftsalternativ A4, enligt vägverkets rapport, är lämpligt att välja. Tekniken för avgiftsuppläggning utvecklas snabbt. Denna utveckling kan leda till att andra avgiftsalternativ kan bli aktuella.

Ett avgiftssystem enligt alternativ A4 skall vara uppbyggt enligt följande:

- a. I ett snitt i anslutning till Ringen placeras betalstationer på samtliga de vägar som leder till Stockholms innerstad för uttag av avgift för passage mot innerstaden.
- b. På Västerleden placeras betalstationer så att varje fordon betalar en gång per passage av ledens oavsett riktning, tur- och returresa på Västerleden medför alltså två avgiftsbetalningar.
- c. Betalstationerna kan vid öppnandet vara kombinerade, dvs medge såväl kontantlös, automatisk betalning som kontant betalning. De skall efterhand kunna konverteras till helt automatiska stationer.
- d. Avgiftsuppläggningen skall utformas på ett för trafikanterna smidigt och säkert sätt. Önskemål om anonym betalning skall kunna tillgodoses även i det automatiska betalningssättet.

Taxans genomsnittliga normalnivå vid starten skall vara 15 kr (prisnivå 1992–01) vad gäller Ringsnittet och 5:- kr per passage vad gäller Västerleden för fordon < 3.5 ton. För fordon från 3.5 ton och uppåt är dessa avgifter tre gånger högre.

Möjligheter till rabattering skall finnas. Beslut härom och om eventuella övriga differenteringar fattas senare, då bl a de tekniska möjligheterna vad avser avgiftsuppläggningssystemet är klarlagda.

Kombinationen av utbyggd Ring och avgiftssystem innebär en minskning av biltrafiken i innerstaden med 35 % och därmed avsevärda förbättringar av miljön, vilket framgår av gjorda konsekvensbedömningar. (Källa: Miljöeffekter av Dennispaketet, Rtk 1992–05–22.)

Innan beslut fattas om taxeändringar, utöver vad som motsvarar en anpassning till den allmänna prisutvecklingen, skall landstinget och kommunerna (genom KSL eller motsvarande organ) beredas möjlighet att yttra sig över föreslagna ändringar. Dessa skall även själva kunna föreslå ändringar. Regeringen fastställer taxan.

Avgifter på biltrafiken enligt denna överenskommelse skall kunna tas ut under den period som behövs för att uppnå en betryggande finansiering. Det innebär att avgifter inom ramen för denna överenskommelse beräknas behöva tas ut fram till längst är 2025. Intäkter från bilavgifter får endast användas till investeringar, drift och underhåll av vägtrafikobjekt inom Stockholmsregionen enligt denna uppgörelse.

Om väsentliga avvikelser uppstår från de förutsättningar i fråga om trafikutveckling, byggnadskostnader, reałränta och andra avgörande faktorer som ligger till grund för kalkylema enligt vägverkets ovannämnda rapport skall parterna tillsammans överlägga om hur detta skall påverka taxesättningen. Detta skall ske före nästkommande taxeändring.

5. GENOMFÖRANDE

Med denna överenskommelse utfäster sig nedanstående partier att i Stockholmsregionen verka för att överenskommelsen fullföljs. Överenskommelsen bekräftas genom beslut av regering och riksdag samt berörda kommuner, landsting och övriga statliga organ.

Ett genomförande av överenskommelsen förutsätter att staten medverkar finansiellt genom

- särskilda statsbidrag om totalt 3 500 mkr, med indexräkning från prisnivå januari 1990, till investeringar i kollektivtrafiken under perioden fram till 1997,
- en statlig garanti till vägverket för upplåning av investeringsmedel för utbyggnad av Ringen och Yttre Tvärleden,
- att moms på avgifter uttagna enligt denna överenskommelse ej utgår eller till fullo kompenseras,
- att de statliga investeringsmedel som frigörs genom att Ringen och Yttre Tvärleden finansieras genom bilavgifter överförs till investeringar i kollektivtrafiken samt att dessa medel med indexräkning reserveras i aktuella flerårsplaner samt
- att medel för bidrag till länstrafikanläggningar enligt överenskommelsen reserveras med indexräkning i aktuella flerårsplaner för länstrafikanläggningar.

Överenskommelsen förutsätter vidare att staten medverkar till

- att Stockholmsregionens andel av ordinarie anslag till väg- och kollektivtrafikinvesteringar inte minskar,
- att erforderliga förändringar i lagstiftningen genomförs innebärande att avgifter på bilism får tas ut i enlighet med denna överenskommelse,
- att statsmakterna vid godkännandet av överenskommelsen klart uttalar att de i överenskommelsen ingående järnvägs- och vägprojekten är av mycket stort nationellt intresse och därmed att inga av de i

överenskommelsen ingående projektet skall kunna förhindras genom kommunalt veto.

Överenskommelsen förutsätter vidare nödvändiga beslut av regering och riksdag enligt vad Vägverket anger i sin skrivelse (bilaga 1).

För genomförandet av objekten ansvarar respektive huvudman. Det åvilar därför dessa att bevakा att överenskommelsens intentioner fullföljs samt att objekten anpassas till de finansieringsramar som angivits.

Parterna är överens om att fortlöpande granska hur överenskommelsen genomförs och att 1996 göra en avstämning mellan överenskommelsen och utfallet därav. Förhandlingsgruppen avser att kontinuerligt träffas för att göra uppföljningar och för att ta ställning till olika frågeställningar som kan uppkomma vid genomförandet av överenskommelsen och för att på olika sätt underlätta genomförandet.

Parterna avser vidare att 1996 genom överläggningar med staten skapa klarhet i frågan om statens bidrag till finansieringen av regionens investeringar i trafiksystemet under avtalsperiodens senare hälfte.

Stockholm den 29 september 1992

För Moderaterna



Elwe Nilsson
Ordförande, Moderaterna
i Stockholms län



Carl Cederschiöld
Ordförande, Moderaterna
i Stockholms stad

För Socialdemokraterna



Ola Rask
Vice ordförande i Stockholms
läns partidistrikt

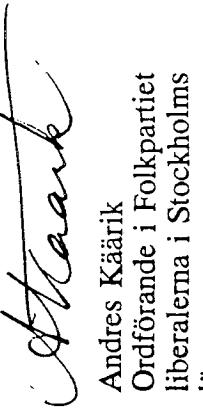


Anders Käärik
Ordförande i Folkpartiet
liberalerna i Stockholms
län

För Folkpartiet liberalerna



Lennart Rydberg
Ordförande i Folkpartiet
liberalerna, Stockholms-
föreningen



Sämening av Folkpartiet liberalerna

Folkpartiet liberalerna anser att ett beslut om Västerleden inte borde ha fattats förrän vid kontrollstationen 1996. Ledens dragning, utformning och ekonomi kräver ytterligare avvägningar. Fördelarna måste vägas mot de omfattande ingreppen i miljön.