

Trafikutskottets offentliga utfrågning
om trafiklösningar
för Stockholmsregionen

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-85050-89-5
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2007

RIKSDAGENS TRAFIKUTSKOTT

Utformningen av Stockholmsregionens trafiklösningar är av stor strategisk betydelse för hela landets transportförsörjning. För närvarande är ett antal trafikprojekt under diskussion. Inför kommande ställningstagande för att skapa hållbara och framtidsanpassade trafiklösningar är det av stor vikt att allsidig kunskap finns om hur trafiksystemet bör utvecklas.

Trafikutskottet anordnade mot denna bakgrund den 15 februari 2007 en offentlig utfrågning om trafiklösningar för Stockholmregionen och dess betydelse för bland annat regionutveckling, trafikutveckling, miljö, jämställdhet och övriga landets transportförsörjning.

Utfrågningen leddes av utskottets ordförande Anders Karlsson (s).

Inbjudna medverkande var följande:

- Jonas Eliasson, WSP Analys & Strategi/KTH
- Jan-Ove Östbrink, regionplane- och trafikkontoret i Stockholms läns landsting
- Hans Rode, Vägverket
- Carl Cederschiöld, Näringsdepartementet
- Sofia Lindfors, Länsstyrelsen i Stockholms län
- Susanne Lindh, Vägverket
- Cornelis Harders, Banverket
- Karin Brundell Freij, Lunds universitet

Programmet för utfrågningen redovisas på följande sida. Utfrågningen ägde rum i andrakammarsalen.

Utskottet bedömer att vad som framfördes under utfrågningen är av så allmänt intresse att det bör göras tillgängligt för en vidare krets. Därför publiceras här en utskrift av utfrågningen.

Stockholm i april 2007

Anders Karlsson
Ordförande

Göran Nyström
Kanslichef

Offentlig utfrågning om trafiklösningar för Stockholmsregionen

Tid:	Torsdagen den 15 februari 2007 kl. 09.00–13.00
Plats:	Andrakammarsalen
09.00	Inledning <i>Anders Karlsson (s)</i> , trafikutskottets ordförande
09.05	Framtidens trafik – introduktion om sambanden mellan lokalisering, infrastruktur, regional tillväxt etc. <i>Jonas Eliasson</i> , WSP Analys & Strategi/KTH
09.15	Regionens utveckling i stort – med särskilt fokus på demografisk utveckling, infrastruktur och resande fram till år 2030 <i>Jan-Ove Östbrink</i> , regionplane- och trafikkontoret i Stockholms läns landsting
09.30	Ytspårsutredningen – slutsatser <i>Hans Rode</i> , Vägverket
09.45	”Trafiklösning Stockholm” – preliminära slutsatser <i>Carl Cederschiöld</i> , Näringsdepartementet
10.00	Frågor från ledamöter
10.30	Paus
10.50	Ett jämställt transportsystem för Stockholmsregionen <i>Sofia Lindfors</i> , Länsstyrelsen i Stockholms län
11.00	Förbifart Stockholm – effekter på trafik, miljö och regionutveckling <i>Susanne Lindh</i> , Vägverket
11.15	Spåren i Stockholmsområdet – betydelsen för övriga landets transportförsörjning <i>Cornelis Harders</i> , Banverket
11.30	Trängselskatten – effekter på trafik, miljö, regionutveckling <i>Karin Brundell Freij</i> , Lunds universitet
11.45	Frågor från ledamöter
12.55	Avslutning <i>Jan-Evert Rådström (m)</i> , trafikutskottets vice ordförande

Stenografisk utskrift från trafikutskottets offentliga utfrågning den 15 februari 2007 om trafiklösningar för Stockholmsregionen

Ordförande under utfrågningen var Anders Karlsson (s). Bilder som visades under utfrågningen återfinns i bilagor.

Ordföranden: Välkomna till trafikutskottets utfrågning. Trafikutskottet har kallat till denna utfrågning för att vi riksdagsledamöter ska bredda vår kunskap i dessa för hela landet viktiga frågor. Utformningen av Stockholmsregionens trafiklösningar är av stor strategisk betydelse. Den är viktig inte bara för den här regionen utan för hela landets transportförsörjning. Det handlar om att skapa ett trafiksystem som ska vara framtidsanpassat och långsiktigt hållbart. Det pågår ett brett beredningsarbete där ett antal olika projekt diskuteras, och det gäller vägar, vägtrafik, järnvägar och spårbunden trafik och inte minst Citybanan med en tågtunnel under Stockholms city.

Trafikpolitiken är en viktig fråga om vi ska lyckas leva upp till det miljömål som riksdagen har satt upp. Självklart kan vi inte ta upp allt under dessa timmar som vi har till vårt förfogande, men förhoppningsvis kommer vi att rätta ut en del frågetecken inför framtida beslut.

Vilka är vi som är här i kammaren i dag? Det är ledamöter från trafikutskottet, skatteutskottet och miljö- och jordbruksutskottet. Vi kommer att lyssna på de föredragande och ställa frågor. Vi har ett antal inbjudna inledningstalare: Jonas Eliasson från KTH, Jan-Ove Östbrink från regionplane- och trafikkontoret i Stockholms län, Hans Rode från Vägverket, Carl Cederschiöld från Näringsdepartementet, Sofia Lindfors från Länsstyrelsen i Stockholms län, Susanne Lindh från Vägverkets Region Stockholm, Cornelis Harders från Banverket och Karin Brundell Freij från Lunds universitet. Ni är speciellt välkomna hit. Här finns också företrädare för myndigheter och organisationer som på något sätt är berörda av dagens ämne. Ni är självklart också varmt välkomna till dagens utfrågning.

Det finns en del ordningsregler som jag vill tala om innan vi startar själva utfrågningen. Det är bara riksdagens ledamöter i de olika utskotten som får ställa frågor. Tanken är att de ska försöka vara så kortfattade som möjligt så att vi får så många frågor som möjligt besvarade. Hela utfrågningen kommer att dokumenteras i stenografiska uppteckningar, men den kommer också att sändas på webb-tv och den spelas in på TV 24 för senare sändning.

Därmed lämnar jag ordet till den förste talaren, som är Jonas Eliasson från KTH.

Jonas Eliasson, WSP Analys & Strategi/KTH: I programmet står det *Framtidens trafik*, och jag blev ombedd att hålla någon sorts allmän inledning om detta. Jag funderade på vad jag skulle använda mina korta tio minuter till. Jag ville säga jättemycket, men det kändes mest angeläget att säga lite om sådant

som jag anser att varje transportintresserad svensk bör veta. Det kan man ha med sig in i de lite mer detaljerade föredragningar som kommer sedan.

Varför står *jag* här då? Man behöver veta någonting om vem jag är för att kunna bedöma om jag bara hittar på eller om jag talar sanning ibland. Jag jobbar just nu på WSP Analys & Strategi, som inte är ett jättekänt namn, tror jag. Det är gamla Transek, som kommer att förekomma då och då. Det är också gamla Inregia, som möjligen är lite mer känt i dessa sammanhang. Det står också KTH vid mitt namn, och det är inte riktigt sant ännu men närapå. Det är nämligen så att det snart ska startas ett transportforskningscentrum på KTH, ett samarbete mellan KTH, VTI och WSP, och där ska jag bli professor och föreståndare. Jag trodde att det skulle vara klart nu, och därför står det i programmet. Men det dröjer ett par månader till. Nu har jag också gjort reklam för mitt nya forskningscentrum.

Upprinnelsen till att jag står här är att jag har varit inblandad i de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognoserna, i alla fall de projekt som det kommer att talas om här i dag, Förbifarten, Citybanan, trängselskatterna – där var jag ordförande i kommittén, och även det jämställdhetsprojekt som vi ska prata om sedan. Detta är alltså inledningen. Det här behöver man veta lite om för att sedan förstå en del begrepp som dyker upp.

Transporterna ökar, det vet alla. Vad som kanske inte är lika uppenbart är att det här inte är något nytt fenomen, att det inte har pågått i 30 år eller så. Det här har pågått minst så länge som det moderna samhället. Kurvan på bilden här visar kilometer per person och dag sedan 200 år. Kurvan ser ungefär likadan ut om man drar den 100 år tillbaka i tiden, till ungefär när den industriella revolutionen började. Varje horisontellt streck motsvarar en tiobubbling av transportsträckan. Som logaritmisk skala är det väldigt mycket transporter. Det är inte så att de sista 20–30 åren har folk fått bil och börjat köra omkring, utan det startade när kanalerna började byggas, när järnvägarna kom, när bussarna började dyka upp. Det är flyg längst bort. Det är en fransk bild, och TGV är snabbtåg.

Det finns inga tecken på att det här skulle avta. Vi kan försöka ta hand om transportarbetsökningen, men att det plötsligt skulle bli en knäck i kurvan och den skulle börja dyka ned åt andra hållet är inte speciellt troligt.

Varför är det så här? Ja, det finns två skäl. Det ena är helt uppenbart: Det är väldigt mycket lättare att transportera sig nu än vad det var förr i världen. Och det har, som sagt, hållit på länge. Det beror på att vi har investerat så mycket i våra tekniska system. Det beror på att vi är ganska mycket rikare nu. Vi har blivit rikare och rikare per person i ungefär 250 år. Fler har bil. Förut hade fler och fler häst, hade råd att åka järnväg, kunde ha en kanalbåt eller vad det var. Det är också den tekniska utvecklingen, att bilarna finns, att flygplanen finns, att snabbtågen finns.

Men det här är bara ena halvan. Den andra halvan är att det moderna samhället kännetecknas av specialisering: specialisering på arbetsmarknaden, specialisering på produktion, specialisering även på konsumtion. För att kunna specialisera sig behöver man transportera både sig själv och varor fram och

tillbaka. Att transportsystemet gör detta möjligt och att detta samtidigt driver fram en specialisering, den rundgången, är skälet till att vi har det moderna välstånd som vi har. Hade vi inte haft det här hade vi fortfarande varit självförsörjande bönder som hade var sin jordlott med morötter på bakgården. Det här är sant både på den globala nivån, på den nationella nivån och till och med ned på regionnivå. De här två processerna förstärker varandra. IT har förresten visat sig vara mer ett komplement än ett substitut.

Det här är då de bra sakerna. Jaha! Jag säger alltså att bara man gör transporter får man tillväxt i landet, bättre arbetsmarknad och allting? Nej, så lätt är det inte. Det här är en av de svåraste frågorna just nu. Vad vi är överens om på transportforskningsidan är att bra transportmöjligheter är en nästan nödvändig och framför allt viktig förutsättning för att skapa regional tillväxt eller tillväxt i största allmänhet, genom mekanismer som till exempel lägre arbetslöshet, högre produktivitet, att matcha folk och företag bättre, företag och företag och så vidare.

Det är inte ensamt en tillräcklig förutsättning. Om en region eller en liten ort håller på att tyna bort eller det går dåligt för dem är det väldigt sällan infrastrukturen som är huvudproblemet. Så kan man säga. Det råkar vara så att vi är väldigt bra på att göra trafikprognoser, törs jag säga. Trafikprognoser är ett ganska etablerat ämne, och de fungerar oftast ganska okej. Vi är dåliga på att göra regionalekonomiska prognoser. Vi kan säga kvalitativa saker, på det sätt som jag just gjorde. När man knyter ihop livskraftiga regioner med varandra ökar tillväxten. Men att räkna på det och säga hur många miljarder det blir är jättesvårt, det går nästan inte. Jag hoppas att det går om ett antal decennier, men det går inte just nu. Det betyder att det finns gott om utrymme för önsketänkande här. Det är inte bra. Vi kan säga en del saker om hur det är och hur det inte är och så, men det är väldigt svårt att räkna på det här.

Nu har jag bara pratat om fördelarna – det är bra med transporter, och det är bra med ett bra transportsystem. Men som vi alla vet har det också en massa nackdelar. På något sätt behöver man avväga de dåliga sakerna med transporter: miljöfarliga utsläpp, hälsofarliga utsläpp, olyckor, alltså det som kostar pengar – det kostar pengar att bygga vägar, att subventionera kollektivtrafik och allt sådant. Hur vet man om en viss åtgärd eller en viss investering är värd kostnaderna i någon sorts generaliserad mening? Ja, vi är väldigt dåliga på att hålla många variabler i huvudet. Vi tenderar att generalisera, att använda anekdoter som bevis, att fokusera på en viss aspekt, kanske miljön, tillväxten eller vad det kan vara. Vi tenderar också att önsketänka. Det betyder att när vi ska fatta beslut om sådana här saker, över huvud taget om komplicerade frågor, är vi i behov av en struktur för att hålla så många aspekter som möjligt i huvudet, särskilt om det är så att man inte har att bara säga ja eller nej till ett objekt, utan kanske har en hel korg med olika objekt, åtgärder och saker som man kan tänka sig. Hur jämför man dessa?

Den bästa våg som vi har just nu kallas samhällsekonomiska analyser. En samhällsekonomisk analys är inget magiskt, inget konstigt. Det är lite knepigt att lära sig – det är en dag eller två som man måste lägga ned lite jobb på att

lära sig det här. Men det här är det bästa sätt vi har att strukturera, att tänka igenom alla konsekvenser.

Fördelen man har av det här. På bilden står det på plustecknet: Kan jämföra olika åtgärder/objekt. Man får hjälp att överblicka alla aspekter så att man inte glömmer bort någonting. Man får hjälp att bedöma olika effekters relativa storleksordning.

Problemet med dem är två saker. Det är inte alls på något sätt invändningsfritt, hur man väger olika saker mot varandra. Jag skulle vilja säga så här: Slutsumman är verkligen kontroversiell. Den är knepig. Då har man summerat väldigt många olika äpplen och päron. Men varje rad för sig, när man lägger många kalkyler bredvid, säger väldigt mycket om vilka objekt som skapar stora miljöstörningar, mindre miljöstörningar och sådant.

Samhällsekonomi handlar inte bara om riktiga pengar som flödar fram och tillbaka, vilket man kan få för sig om man inte har sett sådana bilder förut. Det finns även poster som till exempel koldioxidutsläpp, olyckor, skattesnedvridningseffekter och sådant – allt det ingår. Läser man sådana bilder kan man lära sig väldigt mycket om olika åtgärder och investeringar, så jag vill verkligen anbefalla detta.

Fattas det inte saker i kalkylerna? Här har jag en lista på sådant som jag skulle vilja ha som åtgärder i de samhällsekonomiska analyserna i dag. Det är ingen uttömmande lista, men det är det som jag och mina kolleger forskar om just nu. Men om jag skulle lyfta fram en enda sak som är relevant just i dag när vi pratar om Stockholmsinvesteringar är det detta som jag var inne på förut, nämligen att vi med all sannolikhet underskattar betydelsen av ett bra transportsystem för en växande arbetsmarknad och bostadsmarknad, och det i sin tur för den regionalekonomiska tillväxten. Det beror precis på det jag sade förut, nämligen att vi är så dåliga på att räkna på det här. Vi vet att vi underskattar det, men ingen vet exakt hur mycket. Det finns hela skalan från jätteliten till tiotals miljarder. Det är väldigt svårt att veta.

Samspelet mellan trafik och lokalisering – hur bygger man en bra stad? Ja, vi har historiskt sett i Stockholm och i de svenska storstäderna, och i väldigt många europeiska storstäder, varit bra på att förstärka de goda spiralerna. Man startar med en tät stad. En tät stad ger underlag för bra kollektivtrafik, och det gör att inte så många behöver ha bil, att man får mycket kollektivresor. Det gör att det blir finansiellt möjligt att fortsätta att ha en bra kollektivtrafik, vilket i sin tur gör att staden får en tät struktur, därför att man vill bo längs kollektivtrafiklinjerna till exempel. I en tät stad är det å andra sidan svårt att bygga fler vägar. En tät stad gör att man kommer att få trängsel. Vägträngsel gör i sin tur att kollektivtrafiken blir bättre, att det blir mer attraktivt med kollektivtrafik.

Vad man kan lära sig om man tänker igenom den här bilden noga är några saker. Man kan inte bygga bort vägträngsel i storstädernas centrala delar. Det betyder inte att det är meningslöst med vägar. Man kan minska vägträngseln genom att öka kapaciteten, men man kan inte eliminera vägträngsel i centrum genom att bygga fler vägar.

Bebyggelseplanering är otroligt centralt på längre sikt. På sikt är det jätteluckat, men på kort sikt är det svårt. Som jag sade först kan ingen av de här åtgärderna ensam stoppa transportökningen. Vi kan försöka *manage it*, ta hand om det, försöka ta hand om det system som finns, men vi kan inte göra så mycket mer.

Vi pratar om klimatmål. Alla de åtgärder vi pratar om nu är kollektivtrafik, investeringar och så vidare. Jag såg en beräkning nyss där man hade "fläskat på" med alla dessa åtgärder, och då kunde man nå 25 procent av Stockholms läns klimatmål. De övriga 75 procenten måste då handla om teknikutveckling, andra bränslen, andra fordon. De första 25 procenten är också jätteviktiga. Man måste hålla i minnet att det är väldigt mycket teknikutveckling om vi pratar om klimatmål.

Med andra ord: Vi kommer att behöva öka transportsystemens kapacitet, därför att de här regionerna – särskilt Stockholmsregionen men även de andra storstadsregionerna – växer väldigt snabbt. Förutom att befolkningen växer så växer också transportsträckan per individ. Det kommer ändå inte att räcka. Det kommer ändå att bli brist både på väg och på spår. Det måste vi fördela effektivt, både spårutrymmet och vägutrymmet. Hur mycket vi än investerar kommer det ändå att bli trängsel. Vi behöver samplanerad bebyggelse och transportsystem. Vi behöver tänka igenom var vi lägger våra nya bostadsområden. Vi behöver tänka igenom om kommunen ska få omvandla fritidshusbebyggelse och sommarstugor till bostadshus och på det viset skapa trängselproblem i omkringliggande kommuner. Får man det? Det finns goda skäl för det, och det finns också goda skäl mot. Allt detta handlar om samplanering.

Det här ger bättre arbetsmarknad, bostadsmarknad och tillväxt. Det låter lite trist när jag säger "tillväxt", "arbetsmarknad" – det låter inte så fint och trevligt. I själva verket kan "tillväxt" till och med låta negativt i vissa öron. Men det här är förutsättningen för ett gott liv. Att själv kunna välja var man vill bo, att själv kunna välja ett arbete som passar både mig och min fru, att vi kan bo någonstans där vi hittar jobb som passar. Det blir knepigare och knepigare ju mer specialiserade vi blir, och det kräver ett bra transportsystem.

Ordföranden: Tack för det. Då lämnar jag ordet till Jan-Ove Östbrink från regionplane- och trafikkontoret i Stockholms läns landsting.

Jan-Ove Östbrink, regionplane- och trafikkontoret i Stockholms läns landsting: Jag arbetar som avdelningschef på regionplane- och trafikkontoret och svarar för de fysiska planeringsfrågorna där.

Regionplanering har bedrivits i Stockholmsregionen i drygt 50 år, och de 35 senaste åren i landstingets regi. Planeringsområdet i formell mening är Stockholms län, ett län med drygt 1,9 miljoner invånare. Som jag också kommer in på om en liten stund är det en region som är i stadig tillväxt. Det finns 26 kommuner i Stockholms län, men den funktionella arbetsmarknads-

regionen omfattar i dag mycket mer än det drygt 30-tal kommuner som ligger utanför länet.

Stockholmsregionen är en stabilt växande region och har varit så under hela 1900-talet. Det är bara ett enda år som visar en negativ tillväxt. Det var i början av 1970-talet, då en del av er kanske kommer ihåg att man pratade om den gröna vågen. I övrigt har det varit en stadig tillväxt i storleksordningen 0,7 till 1 procent per år. Numera består tillväxten i huvudsak av två delar. Ungefär 50 procent av tillväxten är självgenererad genom den unga befolkning vi har i Stockholmsregionen, och hälften består av ett flyttningsnetto huvudsakligen från utlandet.

Tittar man på utvecklingen framåt är vår bedömning att regionen kommer att växa med mellan 400 000 och 600 000 invånare. Utvecklingen för närvarande talar snarare för det högre alternativet. Det är i alla fall i det spannet som vi behöver ha en planeringsberedskap. Det innebär i så fall att Stockholmsregionen på dessa 30 år växer med ett Göteborg och ett Malmö.

Hur har då tillväxten hittills hanterats i Stockholmsregionen? Ja, som ni kan se på bilden har regionen vuxit. Den har gjort det i vad som har utvecklats till en väldigt tydlig stjärnstruktur, utmed de kommunikationsstråk som finns norrut och söderut från regionen. Det här har också varit en framgångsfaktor för regionen, att man har kunnat planera bebyggelse och transportsystem, precis som Jonas Eliasson var inne på, i samklang. Det har också gjort det möjligt att bevara gröna mellanrum ända in till regioncentrum däremellan. Den situation vi har i dag är att vi har en bebyggelsestruktur som även långt ut i regionen är tät utmed de här stjärnspetsarna.

Hur tror vi då att tillväxten kommer att fördela sig i Stockholmsregionen? Ja, utifrån de analyser vi har låtit göra i samband med arbetet med regionala utvecklingsplaner talar det allra mesta för – när man tittar erfarenhetsmässigt på hur utvecklingen har sett ut hittills och när man studerar hur kommunerna har en beredskap för att ta emot den här tillväxten – att ungefär två tredjedelar av befolkningstillväxten och ännu mer, tre fjärdedelar, av arbetsplatserna kommer till i de yttre delarna av Stockholmsregionen under de närmaste 30 åren. Det här ställer självklart stora krav på ett effektivt transportsystem, eftersom det fortfarande är så – vilket också framgår av bilden – att en mycket stor andel av arbetsplatserna även framdeles kommer att vara lokaliserade inom regioncentrum. Det gäller inte minst inom de så kallade framgångsbranscherna.

Vi har, som sagt var, bedrivit regionplanering i drygt 50 år. Vi har hittills tagit fram fem regionplaner, eller som det nu heter i den senaste omgången, en regional utvecklingsplan. Den gäller, enligt den gamla lagstiftningen när det var treåriga mandatperioder, i sex år. PBL-kommittén har föreslagit att man ska anpassa sig till de mandatperioder vi har nu, med i fortsättningen åtta år, och vi får väl se om det blir så. Under alla omständigheter har vi en gällande regional utvecklingsplan, som vi i regionen brukar kalla Rufs 2001. I denna anvisas hur regionens aktörer vill möta den här utvecklingen som ni har sett.

Arbetet med en sådan plan tar ganska lång tid. Det beror inte på att vi tjänstemän på regionplane- och trafikkontoret behöver sitta på våra kammare och fundera utan på att vi är väldigt omsorgsfulla i att förankra vårt arbete i regionen. Det var omfattande samråd och diskussioner innan den här planen slutligen antogs i landstingsfullmäktige. Det är många tunga och viktiga vägvalsfrågor som det har utvecklats en samsyn kring.

Jag vill bara peka på att några av vägvalsfrågorna framgår av denna bild. Det handlar om hur vi ska öka bebyggelsen eller vilken strategi vi ska ha för bebyggelseutveckling i regionen. Ska vi ha en mer koncentrerad, tät utveckling eller en mer perifer utveckling? Där valde regionen entydigt att satsa på en mycket tät struktur.

Samtidigt, kopplat till detta: Vilken typ av transportsystem såg vi framför oss var den mest effektiva att koppla samman med den här bebyggelsestrategin? Några av de vägval som vi gjorde i samband med det var att peka ut en västlig förbifart som oerhört angelägen, för att understödja denna struktur, men också en diskussion om att ta järnvägstrafiken under jord genom Stockholm och att diskutera det som är uppe till diskussion nu, ett tredje spår och en Kungsholmenbana. Där kan vi säga att regionens svar var mycket entydigt att man ville ha en Citybana. Det är också det som nu redovisas i den regionala utvecklingsplanen.

Sammanfattar man lite grann av vad vår regionala utvecklingsplan omfattar kan man konstatera att vi pekar ut en bebyggelseutveckling i goda kollektivtrafiklägen, utnyttjar den befintliga staden bättre och får en flerkärnig bebyggelsestruktur. Det har att göra med att regionen växer så pass mycket att det är motiverat att försöka få en mer balanserad utveckling i Stockholmsregionen, att inte enbart koncentrera allting till regioncentrum. Som ett komplement till ett växande regioncentrum har vi också pekat ut sju yttre regionala kärnor. Det här är en utveckling som vi också kan se internationellt, en liknande utveckling på längre sikt.

Om vi nu bara pekar på något kring tänkandet om det här har vi kopplat ihop det väldigt tydligt med transportsystemen, så att en västlig förbifart anknyter till samtliga dessa kärnor. När det gäller kollektivtrafiksystemet är fyra av de yttre kärnorna direkt kopplade till det nationella storregionala järnvägssystemet. Två av dem är kopplade till vårt regionala pendeltågssystem, eller ska bli det, som det är tänkt. Slutligen är det en, Kungsholmen-Skärholmen, som redan i dag ligger inom tunnelbanans upptagningsområde.

Stockholms lokala arbetsmarknad växer. Det är det som man i dagligt tal brukar kalla regionförstoring. Enligt vår uppfattning är en flerkärnig utveckling i Stockholmsregionen, tillsammans med en fortsatt utveckling av järnvägstrafiken i Mälardalen, det som ger förutsättningar för en balanserad och långsiktigt hållbar tillväxt, en regionförstoring med stark internationell konkurrenskraft och bättre livsmiljö. Det är, om man ska sammanfatta det med några ord, den strategi som vi nu arbetar efter i regionen.

Strategin för transportsystemets utveckling i den regionala utvecklingsplanen och den som vi lever efter i regionen, alla aktörer tillsammans i dag, är att

öka kapaciteten, speciellt mellan regionhalvorna. Ni känner igen flera av de objekt som diskuteras också här i riksdagen nu. Det är pendeltågstunneln, Förbifart Stockholm och på längre sikt att sluta samman trafiken runt regioncentrum i en ringled. Dessutom är det att koppla nya kapacitetsstarka kollektivtrafiksystem mot de snabbast växande sektorerna, nordost- och ostsektorerna.

Det handlar också om att förbättra tillgängligheten till de kärnor jag visade som vi har i vår plan. Där finns ytterligare ett antal satsningar på såväl väg som järnväg. En del av dem finns i de nationella planerna, och andra väntar fortfarande på sin lösning.

Bilden visar kollektivtrafikens konkurrenskraft i olika reserelationer i Stockholms län. Strategin i Rufs, den regionala utvecklingsplanen, leder till att konkurrenskraften för kollektivtrafiken förbättras för resor till, från och genom regioncentrum. Det är nödvändigt för att hålla samman och vidga regionen.

Jag vill avsluta med att säga att vi har påbörjat arbetet med en ny regional utvecklingsplan. Vi har fått i uppdrag att göra det. Men jag vill betona att vi har en gällande regional utvecklingsplan i Stockholmsregionen, som det finns bred samsyn kring. Det är inte minst dokumenterat i aktualitetsprövningen från 2005 av planen. Där bekräftas ånyo att det finns en uppslutning kring de vägval som gjordes i början av 2000-talet. Citybanan är en mycket viktig beståndsdel i detta system.

Hans Rode, Vägverket: God förmiddag! Projektet Citybanan har pågått några år. Under den tiden, framför allt de senaste åren, har vi vid ett antal tillfällen fått besked av Banverket att kostnaderna har ökat och tidsplanerna förskjutits. Det föranledde regeringen att den 2 november bestämma sig för att utreda om det fanns något ytpårsalternativ till Citybanan. Utredningen skulle lämnas den 29 december, och så gjorde vi. Det här var de två viktigaste faktorerna: förskjutning i tiden och förändrade kostnader.

Det som vi i utredningen skulle belysa – utöver att titta på tidsplan och kostnader – var kapacitetsbehovet och den kapacitet som de olika alternativen kan ge om man genomför dem. Vi skulle också göra en uppskattning av när de kan tas i drift, på vilket sätt de påverkar miljön runtomkring och självklart kostnaden – vad är det för jämförelsesiffror som finns i projekten? Vi använde ett tillvägagångssätt som innebar att vi skickade var och en av de frågor som regeringen ställt för ett svar till dem som har bäst kunskap: Banverket, Stockholms stad, SL och andra. Vi använde ett antal fristående promemorior som expertunderlag för att sedan göra en sammanfattning och en bedömning av vart det lutade.

Men grunden är självklart inte bara att det har blivit en kostnad och en tidsförskjutning, utan även det behov av spårkapacitet som har funnits i Stockholm och storregionen under lång tid. Många märker dagligdags att det är försenade tåg och incidenter. Det beror på att man utnyttjar kapaciteten maximalt. Varje liten incident som beror på någon felaktighet i spåret eller på

vagnar leder ofelbart till att det blir förseningar. Därmed minskar naturligtvis trafikanternas tilltro till järnväg, pendeltåg, tunnelbana och allt det månde vara. Det bekymret är naturligtvis grunden för vad man ska göra i framtiden.

Dagens system kan inte användas tillräckligt bra, beroende dels på bristfälligt underhåll, dels på att de vagnar som tidigare funnits i drift inte har varit tillräckligt bra. Det beror även på organisatoriska frågor. Det vi säger i utredningen är att för att över huvud taget motivera kommande investeringar måste man först se till att det system som finns i dag kan användas på ett effektivt och smart sätt. Banverket, SJ, SL och andra har tagit fram ett åtgärdsprogram för Mälardalen, syftande till att både öka underhållsinsatserna och göra ett antal investeringar, som gör att man kan komma upp till ett högre antal möjliga tåglägen per maxtimme. Det är det första. Regeringen tog också för några månader sedan ett beslut om att de insatserna ska göras – både förstärkt underhåll och kommande investeringar. Vi utgår från att det kommer att ske.

När vi tittade på de ytspårsalternativ som finns satte vi en gräns. Vi sade att de ska kunna ge en kapacitet som kan utnyttjas före 2020. Motivet till att vi satte året 2020 var att det redan i dag finns ett behov och en brist. Vi bedömde att man inte ska behöva vänta längre än så som trafikant för att få en förändring och en förbättring i Stockholmsregionen. Vi hittade ett alternativ som vi kallar för Ytspår öst; jag ska snart visa en bild på hur det ter sig. Det alternativet har vi räknat på utifrån tidigare utredningar och teknisk genomgång. Vi gör bedömningen att det kostar 6,5 miljarder inklusive de åtgärder som behöver göras på Stockholms central med mera. Det är alltså vad som krävs för att kunna få den nya kapaciteten till stånd.

Det tar lite längre tid än man tror. Det beror på att den detaljplan som Stockholms stad tog fram i mitten av 1990-talet inte kan användas. Man måste börja planeringen från ruta noll, dels beroende på att vi har fått en miljöbalk sedan dess, dels beroende på att ett antal prövningar måste ske. Man måste alltså starta med såväl detaljplan som det som fordras för järnvägsplan från ruta noll. Därmed tar det tid. Vi vet att det är väldigt utdragna processer som tar lång tid. Den nästan dubbla prövningen, genom både plan- och bygglagen och järnvägslagen, skapar väldigt långa planerings- och genomförandetider för både järnvägar och vägar. Det har vi också tagit upp i utredningen. Vi tycker att man borde titta på om vi inte kunde bli lite mer danska. Dialekten säger att jag kommer ”där nära ifrån”. Erfarenheten är att danskarna när de till exempel byggde Öresundsbron och förbindelsen dit använde det de kallar för anläggningslag. Folketinget tog ett beslut, och sedan inordnade man planeringen i övrigt efter det och kunde mycket drastiskt korta planeringstiderna.

Alternativet Ytspår öst ger inget intrång i bebyggelsen på Riddarholmen. Det är också ett alternativ som innebär att man i stort sett klarar att bibehålla gång- och cykelbanorna runt Riddarholmen oförändrade. Men i gengäld lägger vi beslag på ett av körfälten på Centralbron. Det är naturligtvis en markering av att kollektivtrafiken och järnvägen i det här fallet har fått väga tyngre än biltrafiken. Men det är också sagt att om förbifarten byggs och träng-

selskatten återinförs kommer trafiktrycket i den centrala delen av Stockholm att minska. Det borde vara möjligt att klara sig trafikmässigt med ett körfält mindre på Centralbron. Med de andra åtgärder som sker kan det kompenseras. Skulle inte det gå finns det tekniska möjligheter att på östra sidan lägga på ett körfält. Det är väl varken praktiskt eller ett önskeläge sett ur gestaltningssynpunkt, men det är tekniskt möjligt.

Bilden beskriver ungefär hur ett tredje spår skulle se ut. Man kommer ut i tunnel borta vid Södermalm och ligger på den västra sidan. Närmare Riddarholmen förskjuts hela paketet österut. Det är därför man tar ett körfält på Centralbron i anspråk. Man flyttar alltså hela spårpaketet i östlig riktning just för att klara Riddarholmen och därmed inte göra något intrång på kulturmiljön och kulturbebyggelsen.

Vi har självklart också tittat på Citybanan och sett hur det projektet ser ut. Vi gjorde ett antal bedömningar. En är att kostnaden kommer att bli högre än den Banverket redovisat. Det har flera skäl, bland annat att vi med den successiva kalkyl vi har gått igenom gör bedömningen att sannolikheten för att klara kostnaden bör ligga högre än de 75 procent som Banverket lade sig på. Vi har sagt att man borde ha en 85-procentig sannolikhet att klara kostnaden. Det är ungefär samma bedömning som vi gör på de stora vägprojekten, och det tycker vi också ska ske på ett stort järnvägsprojekt, framför allt mot bakgrund av att det är ett tekniskt komplicerat projekt. Det byggs i väldigt täta delar av Stockholm, och därmed kommer det att dyka upp saker och ting som man inte kan bedöma innan projektet startat. Därmed räknar vi upp kostnaden från den av Banverket bedömda till 15,9 miljarder i 2006 års penningvärde.

Citybanan kan tas i drift 2017, något tidigare än ett ytspår som vi bedömer kan tas i drift 2017–2020. Det beror helt enkelt på att prövningen och förberedelserna inför Citybanan har kommit så långt att det är lättare att bedöma den kvarvarande tiden för prövningen, upphandlingen, byggandet och genomförandet. Det har varit en diskussion om att Citybanan är tekniskt komplicerad. Ja, så är det. Men vi har tittat på det underlag som finns vad gäller berg och tekniska förutsättningar och kan konstatera att vi inte har samma berg i Stockholm som i Hallandsås. Vi kan jämföra med byggandet av Södra länken, vi kan jämföra med det berg vi har vid Norra länken och kan konstatera att förutsättningarna är betydligt bättre i Stockholm än i Hallandsås, som man kan anföra som ett icke jämförbart projekt.

Det finns några små zoner med sämre berg, men de är ytterst små och hanterbara. Vi kan jämföra med den metodik vi har använt vid byggandet av Södra länken. Däremot är det naturligtvis tekniskt bekymmersamt att lägga en tunnel på botten av Riddarfjärden. Vi har tittat på tekniken och föreslagit vissa justeringar. Den fördel som Citybanan ger jämfört med ett tredje ytspår är att man får en betydligt större kapacitet. Man får också en tillväxtpotential som är betydligt större än den ytspåret ger. Med ytspåret kommer man i stort sett fram till en återvändsgränd på 32 tåglägen per timme, medan Citybanan går att utveckla till drygt 50 med de följdinvesteringar som man kan göra. Det gör att den kan tillgodose både pendeltågstrafiken på lång sikt och regional-,

fjärr- och godstrafiken under lång period. Fem miljarder kronor ytterligare krävs för att man ska få de ytterligare tåglägena för att kunna klara av det, men redan i sitt första skede ger Citybanan betydligt mer än ytspåret.

Det här är sträckningen. Den syns dåligt – ni får nästan gissa er till sträckningen. Jag tror att ni ser.

När vi jämför de båda alternativen kan jag nästan citera Jonas Eliasson, som säger att det är väldigt viktigt att förutsättningarna för tillväxt finns. Citybanan skapar, som jag sade tidigare, möjlighet till tillväxt i både Stockholmsregionen och storregionen. Det som är väldigt tydligt i det här fallet är att man inte bara tillgodoser de behov pendeltågstrafiken har, utan i kanske minst lika hög grad de behov som regional-, fjärr- och godstrafiken kan ha i framtiden. Därmed får man en tillväxtmöjlighet som är betydligt bättre. Jonas – för att hänvisa till någon som kan sådant här – har också räknat på det. När man beräknar samhällsnyttan på det traditionella sättet, med de kalkyler som Jonas Eliasson visade, kan man konstatera att Citybanan har ett något bättre läge än tredje spåret. Man förlorar bara 25 öre per krona, jämfört med 37 öre per krona. Men det är en sanning med modifikation, precis som Jonas Eliasson säger. Här ingår inte de tillväxtmöjligheter när det gäller arbets- och bostadsmarknad som man kan se förutsättningar för. Men just på grund av att vi ser den stora regionala förutsättningen kom vi fram till slutsatsen att vi bör ta hänsyn till en större region när vi behandlar frågan. Detta arbetar Carl Cederschiöld med.

Det här är en sammanfattande bild av vad detta ger. I dag har vi 24 tåglägen, varav pendeltågstrafiken tar 14 och de övriga, regional-, fjärr- och godstrafiken, tar 10. Trimningsåtgärder och investeringar för bättre underhåll gör att man kan komma upp till 26 – 16 mot 10. Med tredje spåret kommer man upp till 32. Om man gör åtgärder på stationen kan man komma upp till maximalt 34; sedan är det stopp. Med Citybanan får man till att börja med 38 – 20 för pendeltågen och 18 för övriga – men det kan med följdinvesteringar växa till drygt 50. Det är det som kapaciteten ger. Denna bild var också underlaget för oss vid bedömningen att Citybanan har en stor regional betydelse. I och med att den har en stor regional betydelse tyckte vi också att kretsen av med- och delfinansiärer borde breddas.

Men det är inte bara fysiska åtgärder som kan öka nyttan och förbättra användningen av spåren utan också huvudmannaskapet. I dag vet alla alltför väl att det är olika huvudmän för pendeltågstrafiken, regionaltrafiken och fjärrtrafiken. Det vi föreslår är att man tar initiativ till någon form av gemensamt huvudmannaskap för hela regionen, med ett enhetligt biljettsystem och enhetliga möjligheter att utnyttja både spår och vagnpark på ett smartare sätt än vad som är fallet i dag. Vi har föreslagit att regeringen på något sätt uppmuntrar det och tar initiativ till att huvudmannaskapsfrågan blir löst. Den kan lösas långt innan ny kapacitet finns på plats.

Det jag till slut kom fram till var att sett utifrån samhällsnyttan, utvecklingsmöjligheten och kapacitetsbehovet framåt i tiden var det självklart att Citybanan borde fortsätta att genomföras. Den ger också möjlighet till utveck-

ling i en storregion med både Mälardalen och Östergötland, vilket inte tredje spåret ger. Byggandet av ett tredje spår kan ske, både tekniskt och ekonomiskt, men blir en mer renodlad Stockholmslösning, som innebär en mycket tuffare prioritering av vem som ska få utnyttja de tåglägen som kommer att finnas på plats – pendeltågstrafiken, regionaltrafiken eller något annat. Om det blir en Stockholmslösning pekar det mer mot att pendeltågstrafiken tar för sig. Regionaltrafiken får eventuellt stryka på foten framöver.

Citybanan kostar mer – 15,9 miljarder kronor i 2006 års penningvärde – men kapacitetsbehovet kommer att täckas för lång tid. Därför föreslog vi att Carl skulle få förhandlingsuppdraget att diskutera med Mälardalen och Östergötland om medfinansiering. De blir, om man jämför, de stora vinnarna om man ökar kapaciteten. Carl fick också av regeringen ett tilläggsuppdrag till sin förhandling, och han kommer väl snart att berätta att han till viss del har genomfört det. Här står den biten. Det står också att ett tredje spår är tekniskt genomförbart, men inte ger den nytta och långsiktighet som Citybanan ger. Därför förordade jag att Citybanan genomförs.

Carl Cederschiöld, Näringsdepartementet: Jag kommer att snabbt gå igenom vårt uppdrag att förhandla med Stockholmsregionen – utgångspunkter, vad som kan uppnås och hur vi tänker arbeta.

Vad det enkelt handlar om är att åstadkomma en samlad trafiklösning som är demokratiskt förankrad i Stockholmsregionen, vilket är en förutsättning om den ska gå igenom. Det ska resultera i en överenskommelse om prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen i Stockholms län. Det handlar alltså om de tunga systemen, vägsystemet och de tunga kollektivtrafikinvesteringarna. Hur Stockholms stad hanterar sina bussfiler ingår inte i uppdraget, som jag uppfattar det.

Trafiklösningen ska vara förankrad hos landsting och 26 kommuner och ska innefatta finansieringslösningar som förutom i den statliga ramen ligger i gällande infrastrukturplaner. Det ska ske utifrån ett tillväxt- och miljöperspektiv. Det ska inhämtas synpunkter från olika delar av landet. Synpunkter från berörda län och kommuner i Mälardalen ska särskilt beaktas, står det i direktivet.

Vilka pengar finns? Vi har ordinarie anslag till Vägverket och Banverket enligt de statliga infrastrukturplanerna. Vi har nettot av de vägavgifter som kommer att flyta in på grund av att trängselskatten återinförs i juli. Vi har möjligheten till offentlig privat samverkan (OPS) eller PPP som det kallas med en engelsk förkortning i den allmänna debatten, och vi har lokal och regional medfinansiering. Och vad är det? Jo, det är till exempel det faktum att Stockholms stad och Stockholms läns landsting redan har ”kommittat” sig i avtal för 4 miljarder kronor till Citytunneln.

Det har lämnats en delrapport om trängselskatten – den lämnades inte den 1 mars utan den 31 januari – med synpunkter på vad som nu går att göra vad gäller förändringar och förbättringar i systemet. Men jag vill understryka att det därmed inte är färdigt, utan vi kommer även fortsättningsvis att diskutera

de förslag och tankar som man inte hann bereda till den 31 januari. Detta ska vara klart den 1 december.

Utgångspunkten är tidigare överenskommelser och utredningar, och Jan-Ove Östbrink har redovisat Rufs. Rufs är, menar jag, ett mycket viktigt dokument som grundval för förhandlingar, diskussioner och prioriteringar. Därtill kommer Stockholmsberedningens arbete. Stockholmsberedningen gjorde en rätt grundlig genomgång och nådde dessutom en långtgående politisk enighet om vilka projekt som är centrala för Stockholmsregionens utveckling. Notan för kollektivtrafik och vägar landade på 66 miljarder kronor, och jag kan säga att den inte har blivit mindre sedan dess.

Det som är svart på bilden är projekt som är beslutade och som det finns pengar till. Ni kan se att det är rätt mycket som inte är svart utan grönt, och det är sådant som finns i plan. Det kan finnas pengar till det också, men det kan vara så att det inte finns pengar eller finns för lite pengar. Vidare är det en lång rad röda projekt. Dessa finns det över huvud taget inga pengar till, och de finns inte i plan. Men de är inte omotiverade.

Vad finns det då för pengar? Vårt utgångsläge är att det i den nuvarande infrastrukturplanen finns ungefär 1 miljard kronor till järnvägar och 1,3 miljarder till vägar per år i Stockholmsregionen. Till detta tillkommer ett trängselskattenetto på 500–600 miljoner per år. Det innebär att i gällande plan finns det 28 miljarder i statliga pengar. På tolv års sikt finns det i storleksordningen 7 miljarder som kommer från trängselavgifterna. Därutöver finns vad som är möjligt att finansiera som PPP eller OPS. Läger man ihop det som finns landar man på ungefär 35 miljarder. Ställer man det mot Stockholmsberedningens 66 miljarder, inser alla att det är en rätt hög svårighetsgrad att få detta att gå ihop i slutändan och resultera i en bra lösning.

Vi har gjort en bruttolista på stora objekt fram till 2020. Vi har tagit med allt som har funnits med i diskussioner, men som inte kommit in i planer utan ligger i pipeline på ett eller annat sätt. Då hamnar bruttot på 126 miljarder. Jag kan inte undgå att göra reflexionen att förr eller senare kommer räkningen. Det är ett konstaterat faktum att konungariket Sverige under lång tid har eftersatt investeringar i infrastruktur av alla de slag i sin huvudstadsregion. Här är nu räkningen. Det är klart att inte allt detta vare sig ska eller kan vara med i en uppgörelse av alla möjliga skäl, men det är ändå ett bevis för omfattningen av problemet som man sedan måste hantera.

En sak som blir alltmer uppenbar när man börjar borra i det här är att Stockholmsregionens trafiknät har en mycket stor betydelse för resten av landets trafiknäts förmåga att fungera. Till exempel är Förbifart Stockholm central inte bara för Storstockholmsregionens väl och ve, utan den är också rätt central för landets vägsystem. Med den utveckling som Jan-Ove Östbrink skisserade – en region som växer till 2,5 miljoner invånare 2030 och en Mälardalsarbetsmarknad som innebär att 3–3,3 miljoner invånare behöver transporteras, beroende på hur snabbt regionförstoringen sker – kommer inte det nuvarande systemet att klara den interregionala, nationella och internationella

trafiken. Det måste finnas någonstans där man kan komma över Mälaren utan att blanda sig alltför mycket med den lokala och regionala trafiken.

Förbifart Stockholm är alltså en av landets viktigaste väginvesteringar, vill jag hävda. Mer än hälften av all persontrafik med tåg i Sverige passerar Centralen i Stockholm. Därmed är behovet av spårkapacitet uppenbart.

Vi har en internationell flygplats i Sverige som är konkurrenskraftig och som har en möjlighet, och det är Arlanda som ligger mellan Stockholm och Uppsala. Den måste ges förutsättningar att utvecklas som nav för nationellt och internationellt flyg. Den måste också kunna trafikförsörjas i mycket högre grad med kollektivtrafik och inte med bil och buss, vilket får följder för investeringar i järnvägsnätet i Stockholm. Med krav vad gäller koldioxidutsläpp och annat kommer man inte att kunna utnyttja Arlanda maximalt i framtiden om man inte kraftigt förstärker försörjningen av kollektivtrafik till Arlanda, vilket är lika med spårbunden trafik.

En väl fungerande Stockholmsregion behövs om Stockholm-Mälardalsregionen ska fortsätta att fungera som nationell tillväxtmotor, vilket den gör i dag. Jan-Ove sade att befolkningen förväntas öka med ett Göteborg och ett Malmö, och jag har sagt med två Malmö, men det är rätt ointressant vad man väljer för exempel. Det är uppenbart att vi kommer att se en kraftig ökning av befolkningen i den här regionen. Eftersom Rufs formellt i Stockholms läns landsting rör Stockholms län, ska man hela tiden lägga till vad som händer i de övriga Mälarlänen. Stockholm-Mälardalsregionen, det vill säga Stockholms län och de övriga tre runt omkring, har i dag 33 procent av landets befolkning och producerar 40 procent av landets bnp.

Vad kan man då göra på kortare sikt? Trängselskatten införs från den 1 juli. Dessa pengar ska stoppas undan och användas för väginvesteringar i Stockholms län. De utgör alltså inte en del av den statliga anslagskakan. Regeringens direktiv är klara och tydliga: Pengarna ska tas ut av stockholmarna och ska användas för väginvesteringar av olika slag i Stockholmsregionen.

Det kan vara allt från stora projekt till att på ett mycket tidigt stadium, de närmaste åren, använda vägtrafikmedel för att bygga bort proppar i vägsystemet som i dag skapar trängsel, tidsförluster och onödiga utsläpp av miljöstörande ämnen. Jag kan uttrycka det så här: Man inför trängselavgifter för att minska trängseln, förbättra miljön och få trafiken att flyta bättre. Då får man in pengar som man kan använda för att bygga om i vägsystemet så att man minskar trängseln, förbättrar miljön och får trafiken att flyta bättre.

Sedan har det här med kollektivtrafiken diskuterats väldigt mycket. Det diskuteras även i dag i Dagens Nyheter. Min bedömning av vad jag hittills har kunnat konstatera i den här uppgiften är först och främst att ska man nå en politisk överenskommelse som ligger fast, som överlever över tid och som följaktligen kan låsas upp och genomföras, handlar det inte om antingen—eller utan det handlar om både—och. Utbyggnad av kollektivtrafik är centralt för att regionens transport- och trafiksystem ska fungera, och för att de pengar som

finns tillgängliga ska användas optimalt måste obönhörligen vissa, och rätt stora, investeringar i kollektivtrafikssystemet ske.

Huruvida det finansieras delvis med vägavgifter, genom PPP-lösningar eller med ökade statliga medel i den allmänna budgeten tycker jag är rätt ointressant. Det viktiga är att det blir gjort. Jag tror, och det är inte svårt att förstå när man ser de här bruttolistorna i förhållande till vad det finns för pengar och vad det finns för behov, att en fungerande lösning på Storstockholmsregionens trafikproblem, till nytta för regionen, för Mälardalen och för hela landet, kommer att kräva att staten skjuter till mer pengar i kommande infrastrukturplan än vad som ligger i nuvarande infrastrukturplan om detta ska fungera. Det kommer att förutsätta att vägavgiftssystemet ger så stort netto som möjligt, och det kommer att förutsätta att regional medfinansiering i framtiden inte kommer att vara något undantag utan att det kommer att vara regel. Jag tror att det är grundläggande förutsättningar för att det ska finnas tillräckligt med utrymme för att prioritera projekt som faktiskt oundvikligen är nödvändiga om det ska bli någon långsiktigt vettig lösning på den här regionens trafikproblem.

Vidare, herr ordförande, ska jag bara konstatera att den här processen sammanfaller i två delar. Nu är vi i den första delen. Man samlar upp problemen. Man lägger ut spelplanen. Man har sådana här övningar och går igenom vad det finns för projekt och varför, den regionala planeringsbakgrunden. Vi ska, som det står i direktivet, bland annat studera OPS-lösningar och PPP-lösningar och vad det i så fall är för konkreta projekt som ligger i de här listorna som kan vara lämpliga för OPS-lösningar i en total lösning i förhandlingsomgången.

Det här sker under våren. I juni kommer den av regeringen beordrade revideringen av infrastrukturplanen att presenteras av de byggande och drivande verken med flera. En bättre sits, Mälardalens politiska arbete med synen på hela Mälardalens infrastruktur, kommer att presenteras vid Mälartinget i slutet av maj. Det finns säkert också en del annat som jag har glömt i sammanhanget. Det gör att man till sommaren får underlaget i modern form. Därmed kan vi på förhandlingssidan, och regionens företrädare, efter semestrarna sätta igång med den faktiska hästhandeln, om jag får uttrycka det så, som ska kunna leda fram till att man blir överens om en prioriteringslista, hur de olika projekten ska finansieras och vilka krav i övrigt som måste ställas för att det här ska gå att genomföra.

Jag vill understryka vad Hans Rode sade om det danska anläggningslagssystemet. Jag tror inte det kommer att gå att genomföra och få beslut om dessa stora projekt enligt de tider som är nödvändiga efter en uppgörelse om man inte är beredd att använda den danska modellen med anläggningslag. Det tror jag kommer att bli nästan stört omöjligt. I alla fall kommer man att få en tidsutdräkt på projekten som kommer att göra att inga av de tidsplaner vi pratar om nu kommer att hålla.

En annan fråga som vi måste titta på lite närmare är att vi kanske inte är så ensamma som vi tror. Åtminstone Förbifart Stockholm, och möjligtvis järn-

vägsprojekt som hänger ihop med Citybanan, kan kvalificera för EU-pengar inom ramen för det så kallade TEN, Trans-European Networks. Det tycker jag är en faktor som man inte har tittat på tillräckligt noga ännu, och därför bör man göra det. Det kan komma några miljarder i hjälp den vägen, och dem ska vi inte avstå från.

Ordföranden: Tack för det, Carl Cederschiöld. Nu är tanken att det ska bli frågor från ledamöter. Vi har ungefär 25 minuter på oss. Sedan är det kaffepaus. Tanken är att vi lämnar ordet till partierna i storleksordning. Vi börjar med Socialdemokraterna. Förhoppningsvis ska vi hinna med åtminstone en frågerunda bland partierna, och vi börjar med trafikutskottet. Vi startar med Christina Axelsson, Socialdemokraterna.

Christina Axelsson (s): Tack så mycket, och tack för föredragningarna. Jag kan bara konstatera att det är väldigt långt till framtiden, när vi stockholmare får de här ökade kapacitetsmöjligheterna både med Citybanan och med Förbifart Stockholm. Fram till dess kommer ju vår befolkning att ha ökat med över 200 000. Det är som om två städer till i Lunds storlek flyttar hit. De här invånarna kommer också att vilja ha en god miljö och ett gott liv, och de kommer att vilja resa. Då behövs det att vi redan nu börjar diskutera en upprustning också av det vi har. Därför tycker jag att det är konstigt att man så kategoriskt säger att trängselavgifterna bara ska gå till vägar. Fast det är klart, borgarna hinner kanske ändra sig på den punkten också, de har ändrat sig förr, innan de kommer med förslagen.

Vad jag också tänkte fråga om är det här med OPS och PPP som man talar om, alltså att man har en privat medfinansiering när man ska vidta olika åtgärder som gör att vi faktiskt kommer lättare fram. Jag tror att detta vittnar om en övertro på det privata kapitalet. Det kommer bara att betyda att det blir BBK, Barnen får betala kalaset. Är det inte bättre att vi använder oss mer av funktionsupphandlingar, eventuellt med möjlighet att låna i Riksgälden om det skulle behövas? Har ni tittat på de möjligheter som står till buds för att faktiskt använda det systemet för att komma fortare fram?

Jag skulle också vilja ställa en annan fråga. Det är kanske en fråga till er som kommer att tala efteråt. Vad är det vi behöver göra, och vad behöver vi göra snabbt, för att öka tillförlitligheten i transportsystemen här i regionen?

Ordföranden: Tack för det. Jag fick ett påpekande från Sven Bergström om att det inte ska vara politisk polemik här utan frågor. Vi försöker hålla oss till frågorna och att vara korta med dem. Frågan från Christina Axelsson är väl i första hand ställd till Carl Cederschiöld.

Carl Cederschiöld, Näringsdepartementet: Jag försökte säga i mitt anförande att jag tror att den här diskussionen om vilket konto som används till vad

kanske inte är så fruktbar när vi ska skapa en helhet som hänger ihop. När det gäller OPS-lösningar är det så att vi inte kommer att klara detta utan att använda oss av den modellen. Det är jag helt övertygad om. Sedan är ju inte den modellen en enda modell. Det finns ju allt från att man bara lånar i Riksgälden och betalar med skuggtullar, så att säga, inom staten, till att hela projektet lämnas över till ett privat konsortium som enligt ett avtal bygger, driver och hanterar projektet i fråga. Och så finns det en massa varianter däremellan.

Vad jag tycker är viktigt är att man nu inte för en allmän diskussion kring PPP och OPS, för- och nackdelar, utan att man diskuterar för- och nackdelar med denna metodik applicerat på konkreta projekt som ligger i listorna för Stockholmsregionen. Kan man till exempel göra Förbifart Stockholm, Södertörnsleden eller spåren Tomtebodavägen–Kälhäll eller Kista–Kälhäll med någon variant av det här? Jag menar att det är den typen av frågor man måste ställa sig för att få fram var man ska använda den här tekniken.

OPS eller PPP är ju ingen manna från himlen, vill jag också understryka. Det är ju inte några pengar som kommer någon annanstans ifrån eller från Gud Fader. Det är ett sätt att tidigarelägga, finansiera och kanske i många fall snabba upp och effektivisera genomförandet av infrastrukturprojekt. Men som alla projekt måste det i alla fall i slutändan betalas. Om man nu har väldigt eftersatta behov kan det kanske ligga ett väldigt stort värde i att med den här tekniken tillämpad på det ena eller andra sättet kunna tidigarelägga nödvändiga projekt. Du var själv inne på att det tar sådan tid och att medborgarna i regionen får vänta. OPS kan vara ett sätt att tidigarelägga projekt som vi faktiskt måste ha, men vi får vara medvetna om att vi sedan ska betala av dem i framtiden. Men det kanske det är värt i vissa lägen.

Sten Nordin (m): Herr ordförande! Jag skulle vilja ställa min fråga till Stockholms Handelskammare och Peter Egardt, som jag ser är här. Det gäller hur näringslivet i regionen skulle vilja göra prioriteringarna av de stora infrastrukturfrågor som har belysts här. Jag skickar också med en annan fråga: Kan näringslivet bidra i den här finansieringsfrågan, som ju verkligen är den svåra nöten?

Peter Egardt, Stockholms Handelskammare: Det var en väldigt stor fråga. Det här seminariet är jätteintressant och bra men jag tycker att det viktigaste är att vi nu slutar snacka och faktiskt ser till att det blir lite verkstad, att det händer något. Och väldigt mycket behöver göras.

Om jag får börja med den fråga du ställde om vad näringslivet kan göra, så finns det få projekt i Sverige som helt kan finansieras utan statliga insatser. Ett av dem finns i Stockholmsregionen. Det är den östliga förbifarten. Skulle man bara fatta beslut om att ha detta som en så kallad PPP-lösning så går det att finansiera med avgifter. Det går att sätta i gång mer eller mindre omedelbart. Den kan stå färdig snabbt och avlasta rejält i den här regionen. Det är en av de prioriterade åtgärderna. Jag tror att vi har en rapport om olika typer av

PPP-lösningar där vi illustrerar hur mycket snabbare man kan gå fram om man använder olika typer av PPP-lösningar. Det finns åtminstone några exempel utanför den här lokalen.

En annan sak som vi tycker ska prioriteras är den västliga förbifarten. Om inte annat så kommer trycket när vi nu, som det förefaller, får de trängselavgifter som vi inte vill ha att öka så pass mycket på Essingeleden att det är alldeles nödvändigt att forcera tillkomsten av förbifarten för att minska trycket på denna led. Den har ju redan nått kapacitetstaket.

Vidare vill jag understryka det som Carl Cederschiöld, Hans Rode och andra har sagt om en anläggningslag eller något liknande. Besluts- och planläggningsprocessen måste förändras. Vi har internationellt sett fullständigt orimliga tider från beslut till färdigställande.

”Sverigebanan” vet ni inte vad det är, men det är ju det vi borde kalla Citybanan. Det är Sverigebanan. Den betyder oerhört mycket för tågtrafiken i Sverige. Jag föreslår att vi kallar den för ”Sverigebanan” framöver. Det är klart att Sverigebanan ska byggas, att man fullföljer det avtal som redan är träffat och sätter i gång och bygger meddetsamma – givetvis med statlig finansiering!

Låt mig avsluta med en privat reflexion när det talas om pengar, alla de pengar som Carl Cederschiöld talade om här, 126 miljarder eller vad det var. Kan vi inte göra som vi gjorde på 1800-talet, när vi finansierade järnvägsutbyggnaden i Sverige? Då såg man att det här faktiskt var en investering för framtiden. Varför inte göra så att vi använder intäkter från den försäljning av statliga företag som nu är på väg till investeringar i framtiden, för kommande generationer? Och vad är bättre än infrastruktur? Det är åtminstone förbaskat mycket bättre samhällsekonomiskt än att betala av på statsskulden i dagens läge.

Ordföranden: Tack för det. Den sista frågan får vi skicka till Anders Borg. Den är inte vår.

Sven Bergström (c): Det var mycket intressant med de inledande inläggen, om samhällsekonomiska analyser och så vidare. Den fråga som hänger i luften är ändå denna, som Hans Rode var inne på: Hur mycket kostar Citybanan och hur stor är risken för en ny ”Hallandsås”? Och om vi skulle få en ny Hallandsåsutveckling med skenande kostnader och många års förseningar, hur påverkas då de samhällsekonomiska analyser som Jonas Eliasson pratade om? Det kunde vara intressant att få kommentarer från både Jonas och Hans.

Vi som har varit med under tiden med Hallandsåsen bävar för detta. Vi har ju sett professorer som uttalar sig om att Hallandsåsen är en barnlek jämfört med de tekniska komplikationer som följer av Citybanan. Är det sant så osäkrar åtminstone jag direkt revolvern och funderar på vad det här betyder i form av fördubblade kostnader och många års förskjutningar. Då är ju både svenskarna i sin helhet, hela landet, och stockholmarna lurade, och vi får vänta

kanske fem eller tio år längre än till 2020 på en ny lösning. Då framstår tredje spåret som något mer kontrollerat och lite säkrare. Jag vill gärna ha lite utvecklade tankar omkring detta från Hans Rode och Jonas Eliasson. Det kanske inte bara är en tjugofemöring vi förlorar utan hela plånboken.

Hans Rode, Vägverket: Vi har granskat det underlagsmaterial som Banverket har tagit fram, och vi har haft tekniska experter som har tittat på både hur bergen ser ut och de tekniska risker som finns. Berget tycker vi att vi har så pass bra koll på att det går att säga att det inte är Hallandsåsförhållanden i Stockholm utan något annat.

Det finns tekniska risker med att bygga en tunnel på botten av Riddarfjärden. Där har vi föreslagit Banverket att göra något annorlunda än det de ursprungligen hade tänkt. De tänkte bygga på plats. Vi föreslog ett kasunbyggande där man bygger på annan plats och transporterar dit för att sänka ned och foga ihop. Man får då också en mer ledbar konstruktion och inte lika styv som när man bygger på plats. Dessutom går det att korta byggtiden, och det är antagligen också ett billigare alternativ.

Den tredje risk som finns rör ju detta med att bygga inne i täta delar av Stockholms stad med den bebyggelse och de människor som finns där. Det kräver en väldigt varsam hantering. Därför har vi också plussat på kostnaderna för att se till att man transporterar massor per båt, inte per bil, långa sträckor. Vi har tittat på att man naturligtvis måste se under vilken tid på dygnet som man kan spränga. Det här är inte borrhning utan sprängning. Vi har också gått igenom hur det här påverkar tidsplaner och kostnader.

Vår bedömning utifrån de studier vi har gjort av tekniken och riskerna är att det går att hantera dessa. Det finns också erfarenheter i Stockholm som kan tas till vara, så risken för att det skulle bli som Hallandsåsen bedömer vi som väldigt liten. Som jag sade har vi granskat det material som finns. Den här utredningen hade knappt två månader på sig, och vi har inte kunnat göra några nya utredningar utan vi har bara kunnat granska det material och underlag som redan finns på plats. Då är vår bedömning att det går att genomföra.

Jonas Eliasson, WSP Analys & Strategi/KTH: Jag har inget att lägga till detta.

Christer Winbäck (fp): Vi i trafikutskottet får ju ofta brev från olika ställen i Sverige där man har önskemål som är väldigt behjärtansvärda och viktiga för en viss del av landet – och ibland också för hela Sverige. Frågan är om man även där ska kalla det för Sveriges satsningar i olika delar. I Göteborg har vi exempelvis en del saker, som Sveriges förbindelse över Göta Älv kanske, som ett svar på detta om Sverigebanan etcetera.

Frågan och svårigheten för oss är många gånger att hantera var de pengar man sätter in gör störst nytta. Jag vill egentligen vända mig till Jonas Eliasson, som ju hade synpunkter på hur man värderar samhällsnyttan av olika investeringar. Hur får man in det här med tillväxt och sysselsättning och hur

gör man det bättre? Hur använder man de här kalkylerna på ett bättre sätt? Och framför allt: Vad gör man för att förbättra dem så att vi får ett allt bättre underlag för de pengar vi ska besluta om?

Jonas Eliasson, WSP Analys & Strategi/KTH: Det är en hemskt bra fråga, och lyckligtvis har jag ett hyggligt svar. Jag tror att den tillbakahållande kraft som står oss till buds är att så mycket som möjligt luta oss mot de här samhälls-ekonomiska kalkylerna. Det finns som sagt en massa brister i dem, men om man startar där kan man åtminstone sedan säga: Jag tror inte på rad nr 3 och jag tror inte på rad nr 5, här bör man lägga till så här mycket. Sedan kan man på ett något genomsnittligt sätt argumentera för att rad nr 3 ska viktas upp med faktor si och så. Det gör att man inte bara behöver vifta med händerna och säga att det här är jättebra för vår region. Det möjliggör att man kan jämföra hur mycket man får för pengarna i olika regioner, både små och stora.

Med detta sagt är det som vi är mest osäkra på, som jag sade i inledningen, de stora investeringarnas betydelse för de stora regionerna. Vi är inte helt handikappade. Om man får stora resandeförändringar, alltså stora prognostiserade resandeförändringar – trafikprognoser är vi som sagt ganska hyggliga på – och stora tidsvinster är vi ganska säkra på att dessa tidsvinster och resandeförändringar är avgörande för den regionalekonomiska tillväxten och arbetsmarknaden. Dessa tidsvinster omsätts sedan på ett eller annat sätt i höjd produktivitet, och det är den mekanismen vi är frågande inför.

Det betyder att om man inte får stora resandeförändringar enligt prognoserna, om man inte får stora tidsvinster, är det ytterst osannolikt att man skulle få några regionalekonomiska effekter. Det är nästan säkert att man inte får det. Man kan alltså utesluta en hel del saker redan på basis av det. Man får ledtrådar redan med de verktyg vi har.

Annelie Enochson (kd): Jag har en fråga till Jonas Eliasson. Du pratade om att bygga den goda staden. Du sade att bebyggelseplanering kommer att vara centralt på längre sikt, och likaså att samplanera bebyggelsen och transportsystemet. Jag är själv planerare och vet hur svårt det är med de olika lagar vi har. Jag har suttit i PBL-kommittén, där vi under tre år försökt komma fram till något vettigt.

Då undrar jag om din forskning när det gäller PBL, väglagen, järnvägslagen och så vidare och detta att man använder miljökonsekvensbeskrivning på olika sätt beroende på vilken lag man pratar om. Vad har det kommit fram i din forskning om att bygga den goda staden, om vad det skulle innebära att man samordnar, samplanerar och kanske till och med lägger samman?

Då kommer jag in på fråga två. Den är till Carl Cederschiöld, eller Hans Rode, som först tog upp det här med anläggningslagen i Danmark. Min fråga är mycket konkret: Hur mycket tror ni att det kommer att kunna påverka i tid om man gör en sådan sak beaktat det som Jonas kommer att säga om möjligheterna att kunna genomföra det i Sverige?

Jonas Eliasson, WSP Analys & Strategi/KTH: Ett av de problem som dyker upp med den nuvarande lagstiftningen är att flera prövningar görs sekventiellt. Det betyder att man på ett ganska tidigt stadium utser ett eller ett par huvudalternativ som man går vidare med. Sedan kommer man så småningom fram till ett huvudalternativ. I vissa av prövningarna som görs enligt miljöbalk, vattendom och sådant är det *ett* alternativ kvar som antingen är tillåtet eller inte tillåtet.

Jag är lite emot det här att säga att något antingen är okej, och då får man göra det, eller så får man inte göra det alls. Jag är lite orolig för att man sorterar bort saker som skulle kunna vara bättre sammantaget, så att säga. Det görs då ofta i tidigare skeden, i förstudier, idéstudier och så vidare. Jag tror att det skulle vara bra om de beslut som man fattar då skulle kunna ha en juridisk hållfasthet redan i det skedet, för om man väl har sorterat bort ett antal alternativ, och sedan får det alternativ som blir kvar avslag, då sitter man där med sin tvättade hals.

I det ena fallet gör det att man inte kan göra något över huvud taget. I det andra fallet kan det göra att man får en väldig press på dem som fastställer till exempel en miljödom eller vattendom. De kanske säger: Vi måste anta det här, för det är det enda alternativ som finns kvar. Det är lite olyckligt. Jag skulle hellre se att man kunde genomföra så många prövningar som möjligt på en gång. Det blir lite rörigt, men jag tror att det är värt besväret.

Det är också, tror jag, olyckligt att man har olika processer. Man har vissa processer för att fastställa till exempel vissa typer av bebyggelseplanering och andra processer för vissa andra typer av infrastrukturplanering. Jag tror att det är klokt att så mycket som möjligt ta dem i ett skede. Det är det som är idén med översiktsplaner och regionplaner. Men de har ju, som Jan-Ove påpekade, ingen juridiskt bindande verkan. Det är ett problem med att kommunerna har så mycket makt samtidigt som kommunerna i Stockholms län är så små.

Nu finns det säkert kommunföreträdare som tycker att jag är hemsk men det är faktiskt så. Det är ett bekymmer ibland att kommunerna får bestämma så mycket saker som påverkar väldigt många andra.

Hans Rode, Vägverket: Vi gjorde en bedömning av tiden när det gäller tredje spåret och använde en uppskattning som vi tog från det danska exemplet. Då sade vi att om man kör med nuvarande processer skulle det kunna vara i drift 2017 till 2020, med en anläggningslag 2015. Det innebär att vi bedömde att man skulle kunna korta tiden 2–5 år, i stort sett en halvering av den långa planeringstid som gäller för stora projekt. Det var det som gjorde att vi säger att man måste titta på det där. Vi kommer naturligtvis, som Peter så riktigt sade, i bakvatten när vi har ett behov av att genomföra stora infrastrukturjusteringar och det tar så lång tid.

Carl Cederschiöld, Näringsdepartementet: Vi i Ansvarskommittén lät beställa en analys från Lunds universitet om de två lagar som styr svensk samhällsut-

byggnad, nämligen plan- och bygglagen och miljöbalken. Den är inte mer än 25 sidor. Jag kan rekommendera den till läsning. Det är en rätt skrämmande läsning, för den visar med all önskvärd tydlighet att vi har två avgörande lagstiftningar som ska styra samhällsbyggandet som strider mot varandra. Det är klart att det blir lite svårt då.

Det var därför jag sade att jag tror att det, med tanke på lagstiftningen, kommer att bli nödvändigt att använda den danska modellen, inte bara för Citytunneln eller något annat utan kanske också i flera fall. Jag vill än en gång understryka att en trafiklösning för Stockholmsregionen, och därmed ytterst för Mälardalen och delar av hela landet, inte är en rad enskilda projekt där man liksom säger: Det här har vi råd med, så det bygger vi. Det måste vara ett sammanhängande system av vägar och kollektivtrafik. Om plötsligt en väsentlig del av det här ramlar ur på grund av att ungefär det som Jonas beskrev inträffar rycks en väsentlig del av hela systemet ut. Det är helheten som är avgörande för effekten, inte de enskilda delarna.

Peter Pedersen (v): Jag har en fråga till Jonas Eliasson. Vi har ju hört att trängselskatterna, eller om det blir trängselavgifter, enligt Carl Cederschiöld ska användas till att finansiera vägprojekt. Själva tanken med trängselskatter var ju att man ville få bort onödig trafik från centrum och se till att de som verkligen behöver komma fram kan komma fram. Vi såg från försöket att trafiken minskade med 25 procent. Fler reste kollektivt.

Nu är min fråga: Om man då använder de pengar som kommer in från trängselskatten till att bygga förbifarter där man använder OPS-lösningar, alltså alternativ finansiering, och sedan ålägger vägavgift, är inte det kontra-produktivt? Man har ju ungefär samma prissättning på att resa utanför staden som inne i staden. På vilket sätt motiverar det att man ska välja den yttre filen i stället för den inre? Är inte det i så fall negativt för att man ska få fler att resa kollektivt?

Jonas Eliasson, WSP Analys & Strategi/KTH: Bara så att jag fattar frågan: Var problemet att om man lägger en avgift på förbifarten tvingar man in trafik i staden igen? Just det.

Det första jag ska säga är att OPS-lösningar inte nödvändigtvis behöver innebära att man har avgifter på saker. Det är i stort sett en fråga om hur stora frihetsgrader man ger operatören eller byggaren av en väg eller ett spår. Det kan innefatta att man tar ut avgifter på trafik, men det behöver inte göra det.

En avgift på förbifarten samtidigt som man har trängselavgifter behöver inte vara dåligt. Det *kan* vara dåligt. Det beror lite på hur de här avgifterna ser ut relativt varandra och vad man gör med Essingeleden. Jag skulle tro, så här utan att ha räknat på det, att det då förmodligen skulle behövas något på Essingeleden också. Det är inte så konstigt.

Nu ska jag säga att jag ofta blir förvånad över mina modellberäkningar. Ibland har jag fel. Så ni får ta det här med en nypa salt. Innan vi gjorde träng-

selskatteutformningen gjorde vi i alla fall 15–20 utformningar, av vilka de första tio var riktigt dåliga. Innan ni bestämmer sådant här, ni som gör det, räkna på det hela. Det var en liten parentes.

Väldigt mycket av den trafik som försvann från innerstaden och infarterna var inte sådan trafik som i stället åkte runt på Essingeleden. Den trafiken skulle då inte hamna på förbifarten, utan väldigt mycket av den trafiken var sådan som hade start- eller målpunkt i innerstaden.

Ordföranden: Då är vi redo att återuppta diskussionerna. Jag lämnar ordet till Sofia Lindfors från Länsstyrelsen i Stockholms län.

Sofia Lindfors, Länsstyrelsen i Stockholms län: Jag är projektledare för Jämställda kommunikationer, Jämkom, som är ett regionalt projekt i Stockholm för att skapa ett jämställt transportsystem. Ett regionalt projekt kräver ett antal regionala parter. Vi har med Banverket, Östra banregionen, Vägverket, Region Stockholm, SL, Regionplane- och trafikkontoret och Länsstyrelsen i Stockholm där jag sitter. Vi finansieras till viss del av Europeiska socialfonden.

Då kan man fråga sig varför vi jobbar med jämställdhet och transporter. Det skiljer sig lite från det andra vi har hört här på förmiddagen. Anledningen är först och främst att vi har ett transportpolitiskt mål som nog alla här känner till. Förutom trafiksäkerhet, tillgänglighet, regional utveckling och så vidare ska vi även jobba mot ett jämställt transportsystem.

Det målet lyder på följande sätt. Jag kommer inte att läsa upp det. Ni ser det ju allihop, men man kan säga att det innehåller tre delar. Det handlar om kvinnors och mäns transportbehov. Det handlar även om kvinnors och mäns värderingar och om könsfördelningen. Vem är det som har möjlighet att påverka transportsystemets utveckling, utformning och så vidare?

Målet kom 2001. Jag jobbade på Banverkets huvudkontor tidigare. Då kunde vi på den nationella nivån se att det var väldigt svårt att veta hur man skulle hantera det här målet. Man insåg behovet av målet, men man visste inte riktigt hur man skulle konkretisera det och tillämpa det i praktisk handling. En orsak kan vara att vi har väldigt stora regionala skillnader i bland annat resande, transportbehov, förutsättningar i regionen och så vidare. Man bör nog ha en regional förankring för att kunna jobba med detta konkret. Det är därför vi har startat det här projektet i Stockholm.

När vi började projektet hade vi ett antal frågor som vi kände att vi inte kunde besvara. Vi kunde inte sätta i gång arbetet. Två av de viktigaste frågorna var: Är det transportsystemet och/eller samhället som är ojämnt? Är det så att samhället är ojämnt och det synliggörs av vårt resande och så vidare? Det är ganska viktigt att klargöra den frågan för att man ska veta vem som har ansvaret att förändra. Diskussionen handlade väldigt mycket om att antingen gör vi allting och går ut och politiskt styr och förändrar samhället eller så gör vi ingenting.

Den andra frågan blir: Skulle ett annorlunda transportsystem kunna bidra till ett mer jämställt transportsystem och på sikt kanske till och med till ett mer jämställt samhälle? Det är en bra fråga men svår att svara på.

Vi måste bena upp de här frågorna så att vi vet hur vi ska hantera dem. De frågor vi främst jobbar med är: Vilka skillnader i resande finns det i Stockholmsregionen? Hur reser olika grupper av kvinnor och män? Det är ju inte så att alla kvinnor reser likadant och alla män reser likadant. Varför reser man olika? Vad är det som styr vårt resande?

Den andra delen har varit att titta på vilka värderingar och drivkrafter det är som styr vår planering när vi tar fram beslut och underlag. Vad är det som har styrt vårt tankesätt? Vilka effekter får våra beslut på olika grupper av kvinnor och män?

När vi har fått fram ett material utifrån de här frågorna hoppas vi kunna ta fram ett strategiskt underlag för jämställda prioriteringar i regionen. Just nu är vi mitt inne i en arbetsprocess. Projektet ska vara klart den 9 maj. Då är det en slutkonferens. I mars kommer vi att ha ett antal arbetsseminarier. Jag kommer inte att kunna presentera så många resultat i dag men några smakprov.

Det första vi tittade på var resvanor. Som Jonas Eliasson nämnde var det bland annat han som var ansvarig för detta på den tidens Transek, som tittade på detta. Vi utgick från en resvaneundersökning som man gjorde i samband med trängselavgifterna.

Allt annat underlag som vi hade haft tidigare var på den nationella nivån. Där har det varit väldigt stora skillnader mellan just kvinnor och män. Vi tänkte att det inte kan vara så att det bara är skillnader mellan kvinnor och män, utan det måste ju bero på en massa andra orsaker. Det måste finnas en massa grupper av kvinnor och män som är väldigt lika varandra i resandet och så vidare. Därför ville vi nyansera den här analysen.

Men det som kom fram var att det var väldigt stora skillnader mellan just kvinnor och män i resandet. Vi har också tittat på en livscykel. Vi har tittat på folk från 18 till 83 år. Och skillnaderna finns under hela livet egentligen. De finns även om man är singel eller sambo. Man har tidigare sagt att de kommer när man får barn. Ni vet det där med traditionella könsroller. Men de finns redan i 18-årsåldern.

En del av skillnaderna kan förklaras av yttre förutsättningar såsom inkomst, var man bor och hur man jobbar. Men trots detta finns det skillnader som inte kan förklaras av yttre förutsättningar. Det blev vi väldigt förvånade över, både Transek, vi på länsstyrelsen och alla andra parter. Vi undrade vad det berodde på. Vi var nästan helt säkra på att vi skulle få fram ett resultat som visade att det handlar om inkomst, arbete och så vidare och inte om kön. Därför har vi tittat på värderingar. Vi kände att det måste handla om värderingar om det inte handlar om yttre förutsättningar. Finns det någon skillnad i värderingar mellan kvinnor och män som styr vårt resande?

Vi har gjort djupintervjuer med resenärer i Stockholm. Det vi kan se är att det inte finns några jättestora skillnader i värdering kring just transportmedel eller transportsystemet. Tidigare har man sagt, när man har haft det här målet

i bakgrunden, att det handlar om att man ser olika på tillgänglighet och miljö. Kvinnor värderar miljöaspekten mer och väljer därför kollektivtrafiken och så vidare.

Men det kunde vi inte se i den här analysen. Vi kunde inte heller se det i en annan analys som Transek tog fram tidigare åt oss. Detta har vi alltså kunnat förkasta. När allt annat är lika, man har samma inkomst, samma typ av arbete och så vidare, drivs könsskillnader i resande av faktorer som är långsiktigt stabila och svåra att fånga. Det är exempelvis personliga värden och personlig identitet hos individer. Det är även traditioner och kultur i samhället, familj och individgrupper. Olika domäner domineras av kvinnor och män.

Personliga värden handlar till exempel om att vi tittade på det här med självförverkligande hos individer, vad man ser som viktigt när det gäller ansvar och så vidare. Ett exempel är att många kvinnor ser att ansvar ligger hos dem själva. De säger till exempel så här: Bilen är inte bra för miljön och därför borde jag åka mer buss. Jag går och tar bussen.

Män säger i stället i väldigt stor utsträckning: Det är inte bra att åka bil för miljön. Därför borde fler åka buss, men jag behöver min bil.

Även traditioner och kultur i samhället påverkar. Vi har exempelvis kunnat se att bilen symboliserar väldigt mycket status. Det finns en massa bakomliggande värden som man lägger i olika typer av färdmedel. Man kan till exempel inte stå vid en busshållplats för det är inte speciellt coolt. Bilen är status.

Vi kan även se att det finns olika domäner. Det är fortfarande väldigt könsuppdelat i samhället. Alla de par vi har intervjuat tycker att de är jämställda, men det är fortfarande kvinnan som har hand om det privata och mannen om det ekonomiska och försörjningen. Det är det viktiga. Många tycker ändå att de gör jämställda prioriteringar, vilket förvånade oss. Bilen är männens domän. Det märker man i nästan alla intervjuer.

Det är det vi har fått fram kort när vi fokuserat på individerna. Men vi kan inte bara titta på individerna, utan vi måste även titta på hur vi har tänkt och hur det går ihop med hur individerna tänker. Det här pågår just nu, så jag kan inte presentera något resultat.

Vi gör en sammanställning av investeringar gjorda inom Stockholms län mellan 2004 och 2006. Det handlar om Banverkets och Vägverkets åtgärdsinvesteringar, landstingets, länsstyrelsens och vissa kommuners åtgärder för transportsystemet. Det kommer att vara klart i mitten av mars. Vi har fått fram en ganska stor kundundersökning, och då kommer vi att koppla det till hur detta kommer att påverka olika typer av individer.

Förutom det här har vi även intervjuat ett antal beslutsfattare i regionen. Det är olika typer av myndigheter. Vi har analyserat och läst beslutsunderlag, exempelvis regionala utvecklingsplaner och så vidare, och tittat på de här frågorna. Vad är det som driver och vad är det som styr vår utveckling på trafikområdet? Sedan kommer vi även att göra scenarier som blir klara i mitten av mars.

Jag kan inte låta bli att säga något kort om resultatet. Jag har inte hunnit sammanställa det än, men det vi kan se är att alla de vi har intervjuat pratar

väldigt mycket om systemet. Man pratar om transporter som ett system. Man pratar mycket om teknik och så vidare. Men det finns väldigt lite av ett individ- och medborgarperspektiv med i intervjuerna. Vi var väldigt öppna i våra frågor.

Hur kan vi, av det resultat som vi har tittat på hittills i projektet, tillgodose både kvinnors och mäns behov i transportplaneringen? Det kan man fråga sig. Vi har diskuterat mycket i grupper. Vi har haft workshoppar och seminarier. Det vi kan se är att för parternas del handlar det väldigt mycket om dialogen, kommunikationen, externt. Om man jobbar med en ny vägsträckning eller ett objekt är det viktigt att man har en förbättrad dialog. Det är ju ändå våra medborgare som besitter den lokala riktiga kunskapen och vet hur en väg kommer att påverka deras resväg till jobbet, skolan och så vidare. Man försöker även sträva efter en jämn könsfördelning. I dag är det inte så.

Man måste också våga ställa fler och nya frågor under planeringen. Man har frågat: Kan inte ni ta fram en handbok för hur jämställda busshållplatser ser ut? Men det är svårt. Det handlar ju om individer, resenärer och medborgare i slutändan. Det gäller för oss att hitta nya frågor och ställa dem. Vi har tagit fram ett ganska stort underlag kring hur man kan jobba med det här som finns på vår hemsida. Det handlar om att man över huvud taget tar fram mer underlag kring resande och värderingar.

Här är den sista bilden. Vad handlar det här om egentligen? Vad har vi kommit fram till under två års tid? Det har varit väldigt mycket individperspektiv. I alla underlag vi har tagit fram och tittat på när det gäller hur man har tänkt hittills saknas individperspektivet. Man pratar om systemet, transporter och så vidare. Man pratar i dag väldigt mycket om att det finns en koppling mellan transporter och tillväxt och ekonomisk utveckling. När man pratar om tillväxt handlar det kanske om företag och arbetsmarknad. Där är det inte heller ett system, utan det handlar om individer. Transporterna är inget självändamål, utan de är till för att man ska kunna ta sig till jobb, fritid och så vidare.

Utifrån den analys vi har gjort om värderingar kan vi även se att just de bakomliggande värderingarna hos individerna styr mer än vi tror. När vi inte dem kanske inte heller våra ekonomiska styrmedel får den verkan vi vill att de ska få. Man kan säga att fakta övertygar vårt intellekt, men det är värden som övertygar till handling.

Om man ser på jämställdhetsmålet som ett individmål blir det faktiskt ett sätt att nå andra mål, exempelvis trafiksäkerhet. Om man tar fram den trafiksäkerhetsstatistik som finns hos till exempel Vägverket kan man se att det finns väldigt tydliga könsskillnader. Det är extrema könsskillnader. Hur har vi hanterat det hittills? Handlar det om att jobba med systemet eller handlar det om att jobba med annat också?

Det finns ett tänk som bör tillämpas både på den praktiska och på den strategiska nivån. Det praktiska handlar om att jobba med utökade underlag, samråd och så vidare. Många här har pratat om tunga objekt, och även där funderar jag på hur vi påverkar våra medborgare och resenärer.

Jag kan inte presentera så mycket mer i dag. Ett underlag kommer att vara helt klart den 9 maj. Hjärtligt välkomna på slutkonferensen!

Susanne Lindh, Vägverket: Låt mig allra först förklara var i processen vi befinner oss med Förbifart Stockholm eller med den nord-sydliga förbindelsen för att också visa vad det är för status på det material som jag kommer att beskriva här.

I juni förra året tog vi i Vägverket fram en vägutredning som heter *Nord-sydliga förbindelser i Stockholm*. Där redovisar vi ett par alternativ som sedan var ute på en ganska bred remiss här i länet under hösten. På basis av den remissomgången tog vi fram ett beslut i Vägverket Region Stockholm om att vi skulle föra alternativet Förbifart Stockholm, som jag strax kommer till här, vidare i processen. Under våren kommer Förbifart Stockholm att gå ut på en förnyad remiss här i regionen. Därefter, sannolikt till hösten, kommer förbifarten att komma in till regeringen där vi begär tillåtlighetsprövning. Så ser det ut.

Jag vill också redan förekomma en del frågor som har varit här om CO₂, klimatmål och kalkyler. En hel del av svaren på de frågorna finns i de utredningar som vi har presenterat. Jag vill gärna skicka *Vägutredningen* till trafikutskottets ledamöter. Där finns en hel del av det här. Sedan måste vi naturligtvis komplettera en del inför vårens beredningsremiss, bland annat vad gäller CO₂ eftersom vi har reviderat prognoserna.

Låt mig gå tillbaka till materialet och det vi egentligen diskuterar här. En del talar om Västerleden, några talar om en nord-sydlig förbindelse och andra talar om Förbifart Stockholm.

För er som har varit med länge i trafikdebatten i Stockholm har en förbindelse väster om centrala Stockholm diskuterats många gånger. Den fanns också med i Dennispaketet. Bakgrunden till detta är naturligtvis att den kapacitet vi har på den här sidan staden är mycket begränsad genom Essingeleden. Eftersom Essingeleden byggdes på 1960-talet är det, i takt med att Stockholm växer, alldeles uppenbart att vi når ett kapacitetstak alldeles snart på Essingebron.

Men det är inte bara det som ligger bakom, utan det är också hela diskussionen om Stockholms utveckling, framtid och tillväxt. Rufs, regionplanen, alla kommuners planer på nya bostäder och en flerkärnig region kräver en ny förbindelse väster om Stockholm. Det är också det som har drivit fram att vi står här i dag med ett förhållandevis långt framskridet förslag till en ny förbindelse.

Essingeleden byggdes på 1960-talet, och den kan väl vara ett exempel på hur akut frågan trots allt är när det gäller behov av en ny förbindelse på den här sidan om staden. Jag har hört flera här tala om att vi kommer att ha en befolkning på närmare 2 ½ miljon inom 30 år. Essingeleden byggdes för en mycket begränsad kapacitet och är i stort sett i taket nu. Den händelse vi hade med Lodbok visar ju att Stockholm lamsläs om Essingeleden inte kan användas funktionellt. Det är en viktig del i varför förbifarten kommer upp som

en akut frågeställning för oss i Vägverket. Den är dessutom en viktig del i regionens fortsatta utveckling.

Vi i Vägverket delar den bedömning som flera i regionen har gjort att den planerade tillväxt som finns för Stockholmsregionen inte är möjlig utan en ny förbindelse väster om Stockholm.

Det som var ute i Vägutredningen, som presenteras här, är ett par alternativ till sträckning av en nord-sydlig förbindelse. De tre alternativ som vi hade ute på remiss var den röda här som kallas för Förbifart Stockholm. Det är en förbindelse som börjar vid E 4/E 20 i Kungens kurva och går via Sättra, Kungshatt, Lovön, Vinsta, Lunda. Det är tunnlar Hjulsta-Häggvik och sedan är det en bro mellan Lovön och Grimstaskogen.

Diagonalen är gul här och går mer österut från förbifarten. Den startar också vid E 4/E 20 Kungens kurva. Den avlänkas från E 4/E 20 vid Västertorp. Det är tunnlar under Hägerstensåsen, Aspudden, Gröndal, under Mälaren, Stora Essingen och Äppelviken till Ulvsunda. Sedan går den i ytläge genom Ulvsunda industriområde och fortsätter i tunnel upp till trafikplats Kista där vi är tillbaka vid E 4:an. Här ingår också en del beredningsåtgärder vid E 4:an i Kungens kurva. Det är det som kallas diagonalen.

Det tredje alternativet som fanns med i Vägutredningen, kombinationsalternativet, är en kombination av en ny pendeltågslinje mellan Älvsjö och Häggvik och vägförbättringar i det som kallas nord-sydaxeln, alltså Söderleden, Klarastrandsleden och Huvudstaleden.

Det här är de tre alternativ som fanns med i vår vägutredning. Vi valde själva att avfärda kombinationsalternativet eftersom vi inte tycker att det löser trafikproblemen i Stockholm. Det svarar inte upp mot de kapacitetsbehov vi har. Samtidigt är kombinationsalternativet det som bäst svarar upp mot miljömål och klimatmål i regionen.

I remissomgången under förra hösten var det en total uppslutning bland alla kommuner i länet för Förbifart Stockholm. Länsstyrelsen hade tveksamheter vad gäller riksintressen och möjligheten att komma igenom den nuvarande lagstiftning vi har med en förbifart i den här sträckningen. Det fanns också synpunkter från Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet. Men det är mycket ovanligt att alla kommuner i Stockholms län står eniga bakom en sådan här stor infrastrukturutbyggnad, och det gjorde man i Vägutredningen.

När vi har bakat samman remissynpunkter och kommit fram till vårt ställningstagande i regionen att föra förbifarten vidare, bygger vi det på följande:

Det är förbifarten som bäst svarar upp mot de projektmål som är uppsatta för den nord-sydliga förbindelsen. De är inte tagna helt ur luften, utan det är en sammanvägning av de riksdagsbeslut som gäller för vilka krav man ska ställa på en utbyggnad av anläggningar av det här slaget. Men det handlar naturligtvis också om vilka önskemål och behov som finns här i regionen. Det finns behov av ökad kapacitet men också behov av en ny led för att klara utbyggnaden och tillväxten i Stockholm i en flerkärnig region. Det finns behov av att knyta samman länsdelarna och skapa en förbifart som avlastar centrala Stockholm västerut, förbättrar framkomligheten i regionen och kny-

ter samman en gemensam arbets- och bostadsmarknad. Det handlar om flerkärnigheten baserad på Rufs, regionplanen och en förbindelse som ska stödja en utveckling i en region med stark tillväxt.

Både förbifarten och diagonalen bygger på tunnelloösningar. Egentligen är det inte så stor skillnad vare sig i längd eller vad som skulle gå i tunnlar mellan de här alternativen. I den förbifart som vi nu jobbar med talar vi om 20,7 kilometer väglänk från Kungens kurva till Häggvik, varav merparten kommer att gå i tunnel.

Den avvägning som vi nu har gjort i Vägverket Region Stockholm och som regeringen så småningom måste göra är vilka intressen som ska gå främst här. I ett så stort projekt som Förbifart Stockholm, som går igenom känsliga områden där vi alldeles uppenbart har riksintressen och kulturintressen, måste man till sist ändå göra en avvägning eftersom även trafikens framkomlighet är ett riksintresse.

Vi har resonerat på följande sätt: Förbifart Stockholm är det alternativ som bäst uppfyller projektmålen, som jag redovisade här. Det finns ett stort, för att inte säga ett totalt, stöd för Förbifart Stockholm i länets kommuner. Här finns flera riksintressen som måste tas om hand och som inte minst vi i Vägverket måste vara varsamma om och ta hand om i de lösningar vi väljer.

Diagonal Ulvsunda, som länsstyrelsen hade som sitt första alternativ, uppfyller bara delvis projektmålen, har inget regionalt stöd bland kommunerna i länet men är däremot betydligt enklare att genomföra eftersom här inte finns den typ av riksintressen som vi har när vi talar om förbifarten.

Det är flera riksintressen som ska prövas här i den kommande processen med tillåtlighet och även sedan vidare i våra arbetsplaner. Här finns friluftsliv på Lovön, naturintressen, vi har intressen runt Mälaren, kultur och världsarvet Drottningholm. Dessutom har vi Förbifart Stockholm. Det är precis den här avvägningen som regeringen till sist måste göra. Är det motiverat, för att öka framkomligheten i Stockholm, få regionen att växa på det sätt som man vill i regionen och också underlätta för den nationella trafiken att ta sig igenom Stockholm, att satsa på en förbifart i förhållande till de riksintressen som vi kan konstatera?

Vägverket har kommit fram till att trafiklösningen ska prioriteras och att de riksintressen som vi ser går att hantera. Det är den argumentation som vi för fram.

Ställningstagandet för Förbifart Stockholm uppfyller projektmålen bäst, stöder Rufs och tillgodoser bäst regionens fortsatta utveckling. Genom att merparten ligger i tunnel tar vi största möjliga hänsyn till miljön. Det finns en bred uppslutning i regionen. Den förutsätts sedan länge i kommunernas planering. Den bidrar också till att lösa Ekerö kommuns och Ekerös transportförsörjning.

När vi gjorde de första kalkylerna på Förbifart Stockholm landade vi på 20 miljarder. Nu har vi reviderat det med hänsyn till index. Det finns också en tendens att marknadspriserna i Stockholm är på väg upp.

För närvarande ligger vi på en uppskattning på 25 miljarder för att genomföra hela Förbifart Stockholm. Det är det största projekt som vi haft i Sverige på infrastrukturuområdet. Det ska dessutom byggas under en stor stad.

Det finns ytterligare underlag som jag kan bistå med. Vi svarar gärna vidare på frågor också efter det här tillfället. De kan ställas till mig eller till dem som driver det här projektet.

Det är flera delar i arbetet med att få fram Förbifart Stockholm. Det jag har gått igenom här är formalia och allt det tekniska arbete vi behöver göra i Vägverket för att ta fram ett realistiskt alternativ. Det tycker vi att vi nu har framme.

Sedan ska detta som vi vet prövas i olika instanser. Vi har också möjlighet – vilket vi kommer att göra redan här under vårens extra remissomgång – att komplettera med en del fakta. Det gäller bland annat koldioxidmålet. Vi kommer också att ha redovisat nya trafikprognoser i det material som går ut under våren.

Vi gör det i full öppenhet och delger det gärna också till Sika och alla som är intresserade. Det är väldigt viktigt att vi har samma information och gemensamma fakta att stå på.

Det återstår också att lösa finansieringen av detta stora projekt. Det pågår diskussioner på olika håll. Det är svårt att trycka in 25 miljarder i de nuvarande liggande planerna.

Det måste delas upp på det sätt som jag tror att Calle är inne på, med regional medfinansiering, avgifter och statliga medel. Det återstår att lösa. Men det måste lösas om man ska kunna komma i gång med satsningen.

Vi beräknar byggtiden till cirka tio år. Det har tidigare sagts att vi skulle börja med arbetsplaner år 2013. Jag tror att vi har en slant i de nuvarande planerna för att börja förberedelserna arbetsplanemässigt med förbifarten.

Nu har det kommit ett starkt önskemål från regionen och från politikerna att vi skulle komma i gång ännu tidigare. Det gör vi gärna. Men då måste också de frågor som rör tillåtlighet och finansiering lösas för att det ska vara möjligt.

Jag vill påminna om att vi i dagarna går och väntar på ett slutligt besked om vi ska få bygga Norra länken eller inte. Regeringsrätten ska inom en vecka eller två ge oss sitt slutliga besked.

Den prövningen har pågått sedan i början på 90-talet. Det är klart att om vi skulle hamna i en liknande situation med Förbifart Stockholm dröjer det lång tid innan vi kan sätta spaden i marken.

Det är alldeles självklart att det behövs nya tankar, nya synsätt och nya sätt att komma igenom en demokratiskt korrekt prövning av så här stora projekt.

Jag stannar här.

Ordföranden: Tack för det. Då går ordet vidare till Cornelis Harders från Banverket. Varsågod, Cornelis.

Cornelis Harders, Banverket: Jag heter Cornelis Harders och är gruppchef för samhällsanalys på Banverket i Sundbyberg.

Jag ska tala om betydelsen av spåren i Stockholmsområdet för övriga landets transportförsörjning. Efter vad som har sagts tidigare här i dag borde frågan vara enkel att besvara. Jag ska ge ytterligare lite underlag till detta.

Jag börjar med lite historia. Den här järnvägen kom till år 1872 med dubbelspår genom Stockholm. Inledningsvis gick det tio tåg per dygn på banan. Det var inte så mycket. Ryktet säger att det egentligen var två enkelspår, ett för godståg och ett för resandetåg. Jag vet inte riktigt om det är sant.

Dagens läge på banan kom till under 1950-talet när man byggde tunnelbana tvärs genom staden och byggde ihop den norra och södra delen. I dag går det cirka 550 tåg per dygn på dessa två spår som går här. Det är någonting helt annat än tidigare.

Jag ska tala lite grann om kapacitet och belastning av banan. Det är framför allt riktningen söderut som är mest bekymmersam. Det handlar om antalet tåg från Stockholms Central söderut över en maxtimme.

Det går många tåg också under förmiddagen, men de går framför allt under eftermiddagen. Det finns en maxtimme då 23 av de 24 potentiella tåglägen som finns används.

Det är inte så att det bara är en timme som är maxbelastad. Det är i stort sett tre till fyra timmar på förmiddagen och tre till fyra timmar på eftermiddagen som belastningen är väldigt hög och ställer till med bekymmer.

Det finns endast ett läge i reserv för att kunna fänga upp förseningar och störningar i trafiken. Kapacitetsproblemet får två följeffekter.

Infrastrukturen är väldigt störningskänslig på grund av den höga utnyttjandegraden. Blir det förseningar går det inte bara att återställa trafiken snabbt och enkelt. Det dröjer flera timmar innan trafiken är okej igen, eller hyfsat okej.

Det är också så att de olika tåg som går stör varandra och att störningar fortplantar sig långt ut i systemet. Ett fjärrtåg som inte kommer i väg på grund av ett försenat pendeltåg kan i sin tur försena ett pendeltåg nere i Göteborgsregionen, eftersom det där också är rätt trångt och rätt ont om kapacitet. Det är lätt att förseningar fortplantar sig i nätet och mellan olika tåg.

Man vill gärna köra fler tåg för att transportera ännu mer människor. Vi har också trångt på tågen. Men det finns inte plats för dem. Kapacitetsbristen leder också till att man inte kan lägga tidtabellerna optimalt. Alla tåg som vill gå här kan inte få gå när de verkligen ska gå, sett från marknadens utgångspunkt.

Hur är det då med störningar? Det finns en mängd olika orsaker till att det blir problem i trafiken. En stor del beror på infrastrukturens problem. Under 2005 berodde 58 procent av alla inställda pendeltåg på fel i infrastrukturen. Det är en ganska stor andel.

Utöver detta finns det problem med tågen, tågförare som inte dyker upp och allt möjligt annat som sker. Men en stor del beror på infrastrukturen. Infrastrukturen är rätt så sliten och gammal också.

Varje enskilt problem som uppstår innebär genom det höga kapacitetsutnyttjandet stora följd effekter i regionen men också långt utanför regionen.

Transek gjorde en beräkning av de samhällsekonomiska kostnader som alla förseningar i Stockholms pendeltågstrafik innebär. Det bedöms att alla dessa förseningar kostar samhället uppemot 1 miljard kronor per år. Det måste komma någon annanstans ifrån, till exempel som minskad produktion.

Hur kan man minska dessa störningar? Det har redan tidigare sagts att det måste till en hel del kortsiktiga åtgärder. Det håller man på med. Banverket, SL och SJ har utarbetat ett program för kortsiktiga åtgärder för att förbättra situationen på kort sikt.

På längre sikt måste vi ha större kapacitet för att kunna ta hand om detta. Vi minskar därmed risken för förseningar. Det finns till exempel fler reservlägen.

Ökad kapacitet innebär också att det finns minskad risk att andra tåg störs än just tåget som råkar ut för problem. Därmed sprider sig inte förseningar lika lätt ut i landet, till exempel ned till Göteborgs- och Malmöregionerna.

Det är viktigt med ökad kapacitet. Det finns en stor önskan om fler tåg och bättre tidtabeller. Trängseln finns som jag sade inte bara på spåren utan även på tågen. Jag vet inte om ni är regelbundna tåganvändare och tågresenärer. Ni vet kanske att det är relativt långa sträckor som pendeltågsresenärerna behöver stå.

Det är inte alltid så att den planerade kapaciteten inte räcker till antalet resande. Väldigt ofta leder störningar till att tåg blir inställda, inte ligger rätt i tid, och så vidare. Det leder till överbelastning av enskilda tåg.

Det är en väldigt stor överbelastning. Det är till och med så pass att resenärer ibland inte ens kommer med det tåg som de vill ta. Tidtabellerna borde också planeras på ett bättre sätt, till exempel jämnare, för att bättre kunna ta hand om resenärer. Det kan man för närvarande inte göra på grund av kapacitetsproblemet.

Även på regionaltågen finns det människor som behöver stå ganska långa sträckor. Det finns berättelser om människor som har stått hela vägen från Västerås in till Stockholm på morgonen för att kunna jobba här. Det är naturligtvis ingen bra kvalitet för kollektivtrafiken.

Vi kan titta på pendeltågen till att börja med. Denna figur såg vi tidigare något annorlunda. Trafiken har utvecklats sig väldigt starkt med stor resandökning. Men vi ser också att investeringar i infrastruktur har gett effekt. Det har dock inte skett de senaste fem sex åren.

Där har trafiken utökats något. Man har till exempel förlängt trafiken till Bålsta, och man har utökad turtäthet på vissa sträckor. Men resandet har inte ökat på grund av bland annat den bristande kvaliteten i pendeltågstrafiken.

Man tror att trafiken kommer att fortsätta att öka. Jonas var också inne på det. Resandeutvecklingen kommer inte att avstanna. Vi blir fler, och varje enskild individ kommer att resa mer.

Regionplanen anger att fem av de sju regionala utvecklingskärnorna ligger vid pendeltågsnätet. Det ger ett extra tryck på pendeltågsnätet och pendeltågen.

Prognoserna pekar på tillväxt mellan år 2000 och år 2015 med 50 procents ökning av pendeltågsresandet och ungefär en fördubbling till år 2030.

Tittar man historiskt på pendeltågstrafikens utveckling är det ingen konstig utveckling. Det är en fortsatt trend som ligger där.

SL:s egen uppskattning säger att det kommer att finnas behov att köra 18–20 pendeltåg genom centrala Stockholm per timme. Fram till år 2030 uppskattas behovet till 22–24 tåg. Jämfört med dagens 13 är det nästan en fördubbling av antalet pendeltåg genom detta snitt.

Men det är inte bara pendeltågsresandet som växer. Jag skulle vilja säga att regionaltågsresandet växer ännu snabbare. Det är en ganska ny effekt. Regionaltågssystem av det slag vi har nu är egentligen någonting som vi har fått sedan andra halvan av 19+90-talet. Man började då bygga ut banorna och köra tåg på ett helt annat sätt.

Där ser vi sedan år 1998 i stort sett en fördubbling av resandet om man tittar på antalet på- och avstigande på de stora regionaltågsstationerna i regionen. Det är en kraftig utveckling som vi också tror kommer att fortsätta.

Det sker därmed en förändring i resandet. Man kan se till antalet påstigande på pendeltågen och regionaltågen en vanlig höstdag på Stockholms Central. Då ser man att regionaltågens betydelse på stationen har ökat. Den blir större och större.

År 1998 var en av sex resenärer på Stockholms Central en regionaltågsresenär. Förra året hade det växt till ungefär en på tre. Det kommer också att fortsätta.

Människor kommer att pendla över längre sträckor i Mälardalen. De vill gärna att regionaltågen blir fler och att man utvecklar systemet. I Mälardalen finns ett starkt önskemål från mängder av kommuner att köra fler och bättre tåg in till Stockholm så att den regionala utveckling som har satts i gång kan fortsätta och inte kommer att avstanna eller bromsa.

Vi tror också att endast tågtrafiken uppfyller den regionala utvecklingens krav. Bara tågtrafiken kan ge dessa restider från till exempel Eskilstuna till Stockholm eller Västerås till Stockholm. Det går restidsmässigt inte att konkurrera med bilen. Det blir inte några intressanta pendlingstider med bil från Västerås in till Stockholm eller från Eskilstuna in till Stockholm. Det är bara tåget som kan göra detta.

Tågen är redan nu som tidigare sades överbelastade. Vi måste öka kapaciteten. Delvis gör man det också. SJ kör alltmer med sina dubbeldäckare. Det ger ökad kapacitet i tågen och fler sittplatser. Det behövs fler avgångar och fler resmöjligheter i systemet.

Vi har tidigare arbetat med Citybanan i Stockholm och skissat på en vision för tågtrafiken i Mälardalen. Hur kan det se ut? Vi tror att den utveckling som skedde med Stockholms pendeltågstrafik i slutet av 60-talet och början att 70-talet så småningom kommer att ske i hela Mälardalen.

Vi får ett integrerat tågssystem för hela Mälardalen med samordnade tidtabeller. Det kommer förmodligen att bestå av pendeltåg, något regionaltåg och förmodligen någonting mittemellan som man kan kalla för snabbpendeltåg.

Det kommer att bli ett samordnat taxe- och biljettsystem. Det är på väg. Det pågår en hel del diskussioner under hand. På sikt blir det en hög turtäthet i stora delar av Mälardalen med kanske kvartstrafik eller uppemot tiominuterstrafik till Västerås och Eskilstuna för att möjliggöra en effektiv pendling.

För att detta ska förverkligas måste vi ha mer kapacitet i Stockholmsområdet, annars går det inte och annars kan vi inte köra fler tåg. Det är viktigt för utvecklingen. Det gäller även för fjärrtågstrafiken, som är den tredje tågtypen, som utvecklas positivt. Det är lite *dip* ibland, men linjen är entydig uppåt. Människor åker tåg mer och mer.

Bilden visar tågresor sedan slutet av 1990-talet med SJ:s egna tåg. Det gäller inte entreprenadtrafiken och pendeltågsavtalet som SJ har utan trafiken med sina egna fjärrtåg. Den har ökat med 40 procent. Det är en kraftig ökning.

Det är SJ:s egen uppskattning att det finns en marknadspotential att utöka fjärrtågstrafiken. Det vill också gärna köra fler avgångar också till och från Stockholm, men det finns inte plats. Det gäller främst trafik mot Göteborg och Malmö, som är en stor marknad.

Vi jobbar med en vision för framtiden och tittar på ännu snabbare tåg än i dagens läge. De snabbaste tågen går för närvarande i 200 kilometer i timmen. Om jag minns rätt var det ett inslag i går på nyheterna om det gröna tåget där man för närvarande testar 250 kilometer i timmen. Det kan gå ännu fortare. Det kommer att utöka marknaden för tågtrafiken med fler resenärer.

Götalandsbanan och Ostlänken, som vi för närvarande jobbar med i olika utredningar, är en del i detta. Dessa tåg behöver en hög framkomlighet hela vägen ned till Stockholm. De ska inte behöva krypa fram sista sträckan från Södertälje in till Stockholm. De måste snabbt in. Annars går hela restidsvinsten förlorad.

Det är viktigt med merkapacitet. Frågorna är inte så svåra att besvara. Det är strategiskt betydelsefullt för hela landets transportförsörjning. Framför allt för spårtrafiken är det oerhört viktigt att man kan utveckla pendel-, regional- och fjärrtågssystemet i framtiden för att denna kapacitet ska tillkomma.

Tack ska ni ha.

Ordföranden: Tack för det, Cornelis. Jag lämnar ordet till Karin Brundell Freij från Lunds universitet. Varsågod.

Karin Brundell Freij, Lunds universitet: Jag heter Karin Brundell Freij och kommer från Lunds universitet LTH, som är Lunds universitets tekniska fakultet. Jag byter snart arbetsgivare och har redan så smått börjat hos WSP Analys & Strategi.

I min roll på Lunds universitet har jag varit inblandad i flera av de olika expertgrupper, analysgrupper och referensgrupper som var tillsatta under trängselskatteförsöket. Jag har på det sättet haft förmånen att följa och utvärdera försöket och dess konsekvenser.

Jag ska tala om vad trängselskatten har för sorts effekter. Jag har blivit inbjuden att tala om tre olika aspekter av de många aspekter som finns. Det är trafiken, miljön och den regionala utvecklingen.

Jag tänker börja med att säga att det är väldigt svårt att tala om trängselskattens effekter. Trängselskatten har inte bara en avgiftssida utan det finns också en intäktssida. Flera talare har här återkommit till trängselskatten som finansieringskälla.

Varje projekt och åtgärd som förutsätter trängselskatten som intäkt har sina egna konsekvenser, miljökonsekvenser och regionala konsekvenser. I någon mening kan man säga att de konsekvenserna också är en följd av trängselskatten. Jag ska ändå i dag tala bara om effekterna av avgiftssidan.

Efter en hel del hårt arbete har vi så småningom på basis av den väldigt ambitiösa utvärdering som gjordes i samband med Stockholmsförsöket nått en betydande samsyn om vad det hade för effekter.

Många av er har hört presentationerna tidigare. Jag kommer inte att säga någonting väldigt spännande och nytt för er som har hört många presentationer. Jag ställer mig helt bakom den analys som har gjorts i många olika presentationer i olika sammanhang.

Trängselskatten har en mycket god måluppfyllelse, fungerar mycket effektivt för att uppnå de mål som man vill och har små och få negativa sideeffekter. De är mycket mindre än vad som befarades, eller som i varje fall befarades på vissa håll. Det är en samhällsekonomiskt klok åtgärd.

Det var ett mycket framgångsrikt försök. Det var dessutom ganska modigt om man jämför med vad som har vågats på andra håll i världen. För min egen del måste jag säga att på grundval av de erfarenheter som vanns där är det mycket svårt att se att det inte är oerhört välmotiverat att permanenta den lyckosamma satsningen.

Jag ska tala lite grann om trafikeffekterna. Den första siffran som brukar nämnas är de 22 procenten. Över snittet minskade trafiken med 22 procent. Om man bara ska komma ihåg en siffra kan man komma ihåg den.

Den var naturligtvis en funktion av precis det avgiftssystem som man hade. Hade man haft några andra avgiftsnivåer hade man fått en annan reduktion.

Vi kan stärka bilden av att det var ungefär så mycket minskningen var genom att titta på vad som hände när avgifterna togs bort. Då återgick trafiken till i princip de nivåer som vi hade förutsett att de skulle vara utan trängselavgift. Det blev inte alldeles så, men i princip.

Det var mindre trafik, och vi fick de 22 procenten. Däremot är det fel att säga att trafiken minskade med 22 procent. Det är inte sant. Trafiken i sin helhet minskade inte med 22 procent. Inte ens inne i innerstan minskade den så mycket.

Trafiken generellt sett, det vi kallar trafikarbetet, i innerstan minskade med ungefär 14 procent enligt uppskattningarna. På de innerstadsgator vi mätte minskade trafiken med cirka 10 procent.

På infartslederna precis nära snittet minskade trafiken naturligtvis ungefär med de 22 procenten. Längre ut på infartslederna minskade trafiken påtagligt, kanske 5 procent, men inte med några 20 procent.

Det som vi definierade som tvärleder var ett antal platser som var utpekade som potentiella faromoment. Där befarade man att man skulle få ökad trafik därför att människor på olika sätt skulle försöka undvika eller ta sig runt i stället för att köra in i den avgiftsbelagda zonen. Där man befarade ökad trafik såg vi en mycket marginellt ökad trafik. Det var någon enstaka procent.

Trafiken minskade inte bara under avgiftstid utan den minskade över hela dygnet. Det beror på att den som inte tar bilen in på morgonen inte heller kan ta den hem på kvällen.

Det var också så att trafiken inte minskade mest när avgiften var som högst. Trafiken minskade mest på dagen, men den minskade avsevärt också under högttrafik.

Man kunde befara tröskeeffekter. I samband med att avgifterna slog om från en nivå till en annan skulle man få väldiga trafiktappar. Det skulle vara människor som pressade sig igenom systemet när det var låga avgifter eller väntade ut att man gick ned till låg avgift igen.

Man kan identifiera den sortens effekter i kurvorna här, men de är mycket små. Det är inte sant. Ni hörde beskrivas att hela trafiksystemet stod stilla därför att människor stod och väntade på att skyltarna skulle slås om. Det är helt enkelt inte sant.

Hur var det då med målpuppfyllelsen? Målet handlade inte bara om att trafiken skulle minska. Det är inget mål i sig. Målet handlade bland annat om att restiderna skulle bli bättre och bättre framkomlighet.

Just den här bilden visar hur det ser ut i eftermiddagsrusningen. Man kan konstatera att vid eftermiddagsrusning utan trängselskatter tillbringar trafikanterna ungefär dubbelt så mycket tid i trafiksystemet som de skulle ha behövt ifall de skulle ha fått vara ensamma.

Det är vad vi kallar att kötiden är 100 procent. De lägger lika mycket extratid på att vänta på varandra som de lägger på att egentligen köra igenom systemet.

Under trängselskatteförsöket minskade det till kanske 50 procent. Det är en halvering av kötiden. Men nästan ännu mer intressant är reliabiliteten. Vi har talat om störningar på spår. Men störningar i trafiken är precis lika mycket ett trängselfenomen. I en trängd situation tål man inte att en bil får motorstopp etcetera eftersom det blir en väldigt stor fördröjning.

Vi kan titta på staplarna, de smala strecken. De beskriver variabiliteten mellan den bästa dagen och den sämsta dagen. Man kan konstatera att det som hände med trängselskatten var att spannet, variationen i restiderna, minskade betydligt.

Vi kommer då över på miljöeffekterna. Till att börja med kan man säga att utsläppen minskade. De minskade i huvudsak därför att trafikarbetet minskade. Antalet körda kilometer minskade. Sedan justeras det lite grann upp och ned beroende på vilka fordon det är som försvinner, vilka nya fordon som tillkommer, och bussatsningen gör sitt.

I princip är den stora linjen att utsläppen minskade lika mycket som trafikarbetet minskade. Det handlar på länsnivå om ungefär 2–3 procent beroende på vilka ämnen det är. Om vi talar om koldioxid var det 2 procent.

Det är en ganska liten minskning totalt sett om vi jämför med regionala klimatmål och annat. Men det är ändå en betydande effekt, framför allt om vi ser till innerstan jämfört med andra enskilda åtgärder man kan tänka sig att vidta.

Trängselskatt ska man inte se som någon stor och väsentlig byggsten i det komplexa bygge som behövs för att göra någonting åt klimatfrågan.

Om vi talar om de hälsovådliga ämnena och imissionerna har vi en extra utväxling på trängselskatten. Trängselskatten fungerar så att den minskar trafiken just där människor är och utsätts för avgaserna.

Ett sätt att beskriva det är att tala om partiklarna. Partikelutsläppen sett på länsnivå minskade med ungefär 3 procent. Vi kan se hur stor effekt det får på imissionerna, det vill säga hur stor effekt det får på de människor som möter detta. Det var en minskning med 6 procent.

Det är en fördubbling av effekten. Det är en extra utväxling med en faktor två som berodde på att man fick trafikminskningen där människor befinner sig.

Spelar det någon roll eller inte? Det är väldigt svårt att säga. Här är vi rätt osäkra på effektsambanden. Vi vet att dessa ämnen är hälsovådliga. Men hur stor effekt har det för hälsan?

Det finns vissa rätt så samstämmiga men nya forskningsresultat. Flera är så nya att de ännu inte är inkorporerade i de europeiska riktlinjerna för hur man ska räkna men verkar ändå rätt så pålitliga.

Om vi lutar oss mot dem skulle vi kunna säga att det handlar om i storleksordningen 30 förtida dödsfall i Stockholm om året. Om vi tror på de effektsambanden handlar det om 300 levnadsår om året.

Det finns andra miljöproblem. Buller är ett av de stora miljöproblemen från trafiken. Här har inte trängselskatten någon större effekt. De trafikminskningar man får är för små för att man ska få några påtagliga bullerminskningar. Det blir något lite färre som blir störda. Men den effekten är så marginell att vi inte ens behöver tala om den.

Det fanns ett särskilt uttalat mål som också handlade om miljö men som handlade om det som inte var särskilt väldefinierat. Det var det som kallades medborgarnas upplevelse av stadsmiljön.

Det var svårtolkat. Det är inte så lätt att veta vad som ska ingå i medborgarnas upplevelse av stadsmiljön. Det var dessutom väldigt svårsmäckt. Vi hade ett problem med att vi bara hade ett halvårs försök.

Det går inte att jämföra hur människor upplever sin stadsmiljö i september, oktober jämfört med hur de upplever den i mars. Därför var det väldigt svårutvärderat.

Det finns dessutom många typer av aspekter som ingår i stadsmiljön där man rimligen inte kunde förvänta sig att de skulle kunna påverkas av trängselskatten.

Det finns några aspekter som vi kan konstatera när vi frågar medborgarna vad de upplever. De har upplevt att luftkvaliteten har blivit bättre. De har upplevt att framkomligheten med bilar har blivit mycket bättre. De har upplevt att det de kallar trafiktempo har blivit mycket bättre. Men de upplever inte att tryggheten har förbättrats. De upplever inte heller att bullret har förbättrats, och jag sade just att det var fullt rimligt.

Vi har ytterligare ett indicium. Om vi skulle kunna kalla någonting för stadsmiljö och om det finns någonting sådant som har uppskattats, så är detta indicium den paradox som ligger i innerstadsbornas positiva hållning.

Om man använder de typer av analysmetoder som Jonas Eliasson har talat om här tidigare, där man systematiskt försöker värdera olika typer av komponenter, så ingår inte stadsmiljö därför att vi vet för lite om den. Den finns med på den långa listan över det som vi ännu inte vet någonting om.

Men om vi tittar på de faktorer som vi brukar värdera och ser vad innerstadsborna borde tycka, så kan vi konstatera att innerstadsborna betalade mycket i trängselavgifter. De fick ganska lite restidvinster därför att de rörde sig mot strömmen och hade inte så stora fördröjningar på grund av trängsel från början. De hade inte så mycket att vinna på trafikminskningarna. Ändå har de både före försöket, genom försöket och efter försöket varit de mest positiva.

Ett sätt att tolka den effekten, det finns andra också, är just att detta handlar om en värdering av den stadsmiljöeffekt som man fick och som innerstadsborna naturligtvis hade större nytta av än de som vistades i innerstaden tillfälligt.

Jag skulle också vilja säga någonting om regional utveckling. Detta är svårt. Jonas Eliasson har redan talat om varför detta är svårt. Det är svårt därför att vi faktiskt inte kan lära oss särskilt mycket av trängselskatteförsöket. Många områden kan vi lära oss väldigt mycket av. Detta kan vi inte lära oss någonting alls av. Ett halvår är alldeles för lite för att se några effekter i fråga om regional utveckling.

De modeller som vi har för detta är inte särskilt bra, och Jonas Eliasson har talat om olika saker som gör att de inte är särskilt bra. Jag skulle vilja peka på den speciella egenskap som gör att vi är dåliga på att värdera det som ligger i att olika medborgargrupper och organisationer gör olika värderingar av restider, stadsmiljö och så vidare. Det finns liksom en potential i detta som gör att man kan släppa fram just dem som gör den här höga värderingen av framkomlighet. Dessa modeller är rätt så dåliga på att beskriva den effekten och den differentieringen. Därför är detta väldigt svårt.

Om vi gör någon sorts överslagsberäkning kan vi konstatera att trängselskatteeffekterna rimligen inte kan vara så väldigt avgörande. Trängselskatten berör 2 procent av länets resor, 4 procent av länets bilresor. Det är inte en gigantisk omläggning av förhållandena i transportsystemet i Stockholmsregionen.

Vi följde under försöket effekterna på handeln. Och man hade inga påvisbara effekter på handeln, inte ens när det gäller småaffärerna i gatulägen. Utifrån erfarenheterna i London hade man anledning att misstänka att dessa småaffärer skulle kunna bli drabbade. Men inte heller där såg man några sådana effekter.

När vi gör modellberäkningar verkar det vara en mycket marginell effekt på lokalisering, bostadspriser och så vidare, och framför allt mycket marginell jämfört med de stora osäkerheter och effekter som konjunktur och annat kan ha.

Den effekt som man får i form av påverkan på hushållens köpkraft är också försumbar. Man undandrar inte särskilt mycket köpkraft från Stockholmsregionen genom att man tar pengarna och stoppar dem i ett trängselskattesystem i stället.

Här hade jag tidigare en avslutande bild som handlade om att jag tycker att det är dags att man slutar diskutera vilka effekter som trängselskatteförsöket hade eller om trängselskatt har några positiva effekter och i stället börjar diskutera hur vi ska använda det verktyget, vad vi ska använda pengarna till, vem som ska ha rätt att besluta om det och så vidare. Jag har tagit bort den bilden av den anledningen att jag känner att den debatten, senkommet men dock, nu äntligen har kommit i gång, och det är väldigt bra.

Ordföranden: Då är det dags igen för ledamöterna att ställa frågor.

Birgitta Eriksson (s): Jag vill rikta min fråga till Carl Cederschiöld. 2003 infördes trängselavgift i London, och detta fick ett mycket gott resultat. I London måste de pengar som man får in genom trängselavgifter användas både till väginvesteringar och till kollektivtrafikutbyggnad. Detta har också skapat en stor legitimitet för denna trängselavgift i London.

Enligt Carl Cederschiölds utredning ska pengarna från trängselavgiften öronmärkas enbart till väginvesteringar, bland annat till Förbifart Stockholm. De allra flesta pendlar ju in till Stockholm. Och då kommer väl inte Förbifart Stockholm i huvudsak att minska trängseln? Jag utgår från att om vi inför en trängselskatt så måste väl huvudsyftet vara att minska trängseln i Stockholms innerstad, därav namnet? Då krävs naturligtvis en utbyggnad av kollektivtrafiken. Det skapar också legitimitet när det gäller dem som i dag använder sig av kollektivtrafiken. Och vi vet ju vilka de är. Det är i huvudsak kvinnor, barn, äldre och de som har lägre inkomster. Män och de som har högre inkomster använder sig av bil. Det skapar naturligtvis också en positiv fördelningspolitisk effekt att man också satsar på detta.

Min fråga till Carl Cederschiöld är: Är syftet med trängselskatten att minska trängseln i Stockholm eller att finansiera och få loss pengar till väginvesteringar som Förbifart Stockholm?

Carl Cederschiöld, Näringsdepartementet: Syftet med trängselskatten är att minska trängseln vid infarterna till Stockholm. Det är alldeles uppenbart. Sedan ger det ett visst netto i form av pengar som kan användas till att ytterligare minska trängseln i vägsystemet. Och det är inte jag som har föreslagit detta, utan det är regeringen som har bestämt att det ska vara så. Det är en avgörande förutsättning för mitt förhandlingsuppdrag att det netto som kommer in från trängselskatten ska användas för de nödvändiga väginvesteringar, stora som små, som Stockholmsregionen behöver.

Sedan måste kollektivtrafiken byggas ut. Det är alldeles riktigt. Det kommer att behövas en hel del investeringar i kollektivtrafik. Och de får finansieras med de andra medel som finns i det totala systemet där trängselskattemedlen bara utgör 20 procent av de pengar som vi har tillgängliga nu. Och skulle man få de ramar som behövs så kommer trängselskattenettot att utgöra en ännu mindre andel av de totala pengar som blir tillgängliga för investeringar.

Jag tycker att det senaste diagrammet om vad man hade betalt och vad man hade fått för restidsvinster är intressant. Det får mig att göra reflexionen, om vi undantar innerstadsborna, att de som har betalt mest har också fått mest restidsvinster. Men de har betalt mycket mer än vad de har fått i form av restidsvinster. Det beror på att det totala vägsystemet i Stockholmsregionen är underdimensionerat, vilket också det totala kollektivtrafiksystemet är. Vi måste alltså göra både och.

Det som jag sysslar med är att förhandla, inte utreda, för statens räkning med regionens företrädare. Och vi ska försöka hitta en gemensam syn på vilka projekt som man ska lägga pengar i – kollektivtrafik och vägar – och hur man då ska prioritera för att komma fram till dessa projekt.

Avslutningsvis kan jag säga att det som vi nu håller på med är att inför nästa möte försöka definiera de prioriteringsprinciper som ska styra vad det är som man ska bygga. Oavsett om vi talar om vägar eller om kollektivtrafikutbyggnader så måste vi ha en gemensam syn på prioriteringsprinciperna för att hamna rätt eftersom vi aldrig kommer att ha de pengar som vi egentligen skulle behöva. Därför är prioriteringsprinciperna oerhört avgörande.

Annicka Engblom (m): Min första fråga riktar jag till Sofia Lindfors och gäller det jämställdhetsarbete som man är mitt uppe i och som ska redovisas den 9 maj. Men det är lite spännande i sammanhanget med tanke på att det kanske inte är det första som man förknippar med så stora och hårda frågor som Förbifart Stockholm och så vidare.

Kan du nämna lite mer om hur man praktiskt tänker i fråga om jämställdhetsarbete i sådana här vägprojekt? Du nämner till exempel jämställda buss hållplatser. Det tycker jag lät väldigt roligt och spännande. Har du några fler

som du kan nämna redan nu innan den 9 maj, alltså mer praktiska lösningar att väga in i detta?

Min andra fråga går till Susanne Lindh, och den gäller riksintressen på Lovön, där bland annat min före detta arbetsgivare, Försvarets radioanstalt, fanns med men inte stod med i redovisningen. Är de med i planeringsarbetet?

Sofia Lindfors, Länsstyrelsen i Stockholms län: Det som vi kommer att lägga fram den 9 maj är främst det underlag som vi lägger fram för regionen och den strategiska frågan.

Det som du nu talar om tror jag är mer praktiskt, om jag förstod dig rätt. Där har vi redan gjort en hel del. Men det är väl mycket att berätta om nu.

Men jag tror att man är fel ute om man talar om att ha färdiga lösningar och så vidare. Man måste jobba på ett nytt sätt när man jobbar i planeringsprocessen. Man tar fram en förstudie eller ett utredningsunderlag. Det handlar just om nya frågor och om att ta fram nya underlag i den processen. Det var det som jag var ute efter.

Det kan handla om till exempel samrådsmöten, som jag sade. Från Banverket och Vägverket har man sagt många gånger att man inte får in några kvinnor utan att det ofta kommer fastighetsägare, ofta män i en viss ålder, på samrådsmötena.

När man ser vilka tidningar som man vänder sig till, hur man utformar en annons inför samrådsmöten och vilka tider som man har samrådsmöten kan man ganska lätt förstå att det inte kommer kvinnor och män i barnfamiljer.

Vi har även talat mycket om att hitta en metodik i fråga om detta. Det är inte så lätt. Man ska ta hänsyn till funktionshindrade, man ska införa barnkonsekvensbedömningar, och man ska ta in en massa nya aspekter från transportplaneringen. Där finns det ett dilemma, att det inte blir för mycket att göra.

Men i dag gör man miljökonsekvensbedömningar och tar hänsyn till djur och natur. Man kanske skulle arbeta mer med att hitta nya metoder för just dessa frågor, till exempel att göra sociala konsekvensbedömningar, som har dykt upp väldigt mycket.

Men vi har några exempel i handböckerna som finns på hemsidan.

Susanne Lindh, Vägverket: När vi talar om riksintressen har det per definition med natur, miljö och kultur att göra. Men om FRA har verksamheter i detta område så är jag säker på att de finns med i vår beredning.

Per Lodenius (c): Först tackar jag för intressanta föreläsningar. Fokuseringen har legat väldigt mycket på utbyggnad och utveckling av befintliga trafiklösningar som järnvägar och vägar. Jonas Eliassons inledande föreläsning handlade om resandeutvecklingen sedan 1800-talet, och han visade en bild på det.

Man kan också lite grann se hur resandet utvecklas från vattenvägar med kanaler och så vidare, via häst, tåg, spårvagn och så vidare fram till dagens pendeltåg, bil och tunnelbana.

Jag undrar om det finns några nya innovativa transportlösningar inom en inte alltför avlägsen framtid. Finns det några tankar om detta i trafikplaneringen för Stockholmsregionen? Finns det med i tankarna att det finns andra lösningar än just tåg och bilar?

Jonas Eliasson, WSP Analys & Strategi/KTH: Det råkar vara så här: Jag har en del kolleger i branschen, kan man säga, som är duktiga och pålästa människor vilkas tolk jag nu blir eftersom de inte är här. De talar om en form av småskalig kollektivtrafik som ibland rätt märkligt kallas för spårbilar eller spårtaxi. Det skulle vara det som du kan tänka dig. Och nu ska man inte tänka sig jättestora balkspårvägar som sammankorsar hela stan, utan man kan tänka sig Kungens kurva. Kungens kurva är notoriskt svår att kollektivtrafikförsörja eftersom det är stora hangarer där, och folk ska gå över stora parkeringsplatser för att nå dem. Det är jätteknept. Alltså tar man bilen dit. Alltså blir det stockningar på vägarna dit och vid infarterna.

Med denna typ av småskalig kollektivtrafik är det möjligt att kollektivtrafikförsörja sådana här typer av områden så att säga finmaskigt. Jag kan tänka mig att Norra stationsområdet vore ett intressant exempel för detta. Hammarby sjöstad hade också kunnat vara det. Det ersätter inte kapacitetsstarka järnvägar, alltså pendeltåg och så vidare. Det är inte den nivå som vi talar om. Vi talar om problemet med hur man försörjer utglesade områden av typen Kungens kurva.

Detta är grejer som ligger på idé- och utvecklingsstadiet. Men det är väldigt levande i idéskedet, på både forsknings- och utredningssidan. Så det finns absolut sådana tankar. Men de har inte nått upp till den konkretisationsgrad att de har börjat hamna i trafikplaner.

Jag hoppas att det som jag har sagt är någorlunda rätt. Jag tittar mig omkring i salen för att se om resten av branschfolket tycker att detta var rättvist beskrivet. Jag hoppas att det var det.

Gunnar Andrén (fp): För den som har flyttat in till den här regionen är det närmast chockartat att notera det enorma intresse som de kollektiva trafiklösningarna helt plötsligt frammanar från hela landet. Det är otroligt glädjande. Under tidigare mandatperioder har det inte varit på det sättet.

Låt mig börja i en annan ända. Jag skulle vilja ställa min fråga till Carl Cederschiöld. Vid ett sådant här tillfälle är det ändå tillåtet att tänka fritt. Och min fråga tar sin utgångspunkt i att all vishet i detta land inte utgår från regeringen, vare sig denna eller tidigare.

Det finns massor av projekt som vi ser här. Men min mest centrala fråga till Carl Cederschiöld är: Vem ska betala?

Här utgår man från att det ska vara en förhandlingslösning. Banverket ska betala. Länsstyrelsen ska betala. Stockholms läns landsting ska betala. Och Stockholms stad ska betala. Men det finns ju en kategori som man vid två andra tillfällen har låtit betala, nämligen resenärerna. Både i fråga om Öre-

sundsbron och i fråga om Arlandabanan är lösningen en helt annan, nämligen att Riksgälden går in och garanterar stora belopp – danska staten också – och sedan låter man framtida resenärer betala. Men i din förhandlingslösning – och jag förstår att du är bunden – så har man inte detta perspektiv med att man låter framtida resenärer betala.

När järnvägarna byggdes – 1853 och 1854 års riksdagar – då lånade man pengarna och lät framtida resenärer betala. Varför är det inte på detta sätt i Stockholms stads fall när det är så i hela övriga landet?

Carl Cederschiöld, Näringsdepartementet: Jag är utsedd av regeringen, så jag kan inte ifrågasätta dess vishet. Men när det gäller hur man betalar så är det både och. Jag tror att man måste göra klart för sig att det inte finns *en* lösning på detta problem, vare sig när det gäller val av trafikmedel eller finansieringsmetod. Ska man få ihop detta så måste man kombinera. Och det är klart att resenärerna ska betala. Det är klart att bilresenärerna kommer att betala mer i och med att de permanent kommer att få betala trängselavgift. Kollektivtrafikresenärer i Stockholmsregionen betalar i storleksordningen hälften av kostnaderna för denna kollektivtrafik själva när de köper kort och biljetter.

Ytterst när det gäller infrastruktur är det vi alla som betalar. Den mindre delen i det totala systemet betalar vi själva via biljettpriset. Och den större delen betalar vi som medborgare och skattebetalare på det ena eller andra sättet. Så har det varit, och så kommer det att förbli.

Det är alldeles riktigt som du säger att man byggde järnvägssystemet genom att låna franska och engelska pengar. Och sedan har svenska folket betalat av detta under årens lopp.

Jag kan göra den reflexionen, om vi ska tänka fritt, att jag har lite svårt att förstå att staten skulle vara den enda inrättningen i det svenska samhället som inte kan ha en kapitalbudget. Det har kommuner och privata företag. Men staten har inte det. Jag kan argumenten för varför det inte är så. Men det är klart att det skulle underlätta om man kunde fördela investeringskostnaderna över tid, det vill säga att alla som nyttjar investeringarna nu och i framtiden, som du var inne på, är med och betalar och att man sprider ut betalningen över tiden.

När man talar om det som någon av de socialdemokratiska ledamöterna tog upp här, nämligen att låna i Riksgälden, så är det en metod, alltså att staten lånar ut pengar till sig själv på något sätt. Sedan får vi skattebetalare betala tillbaka det under årens lopp.

Men jag tror, som du säger, att det gäller att tänka fritt och vara lite uppfinningsrik och kombinera en massa metoder om man ska få denna ekvation att gå ihop och få i land projektet.

Emma Henriksson (kd): Jag har två frågor. Den första frågan riktar jag till Sofia Lindfors. Vi hörde här att Förbifart Stockholm inte kommer att uppfylla klimatmålen. Men med tanke på det som vi hörde om skillnaderna i mäns och

kvinnors resmönster kan man anta att denna regionförstoring framför allt underlättar för en större arbetsmarknad för män men inte i samma utsträckning för kvinnor. Är det den bedömning som du också gör, eller gör du någon annan bedömning?

Min andra fråga riktar jag till Susanne Lindh och till Cornelis Harders. Vi har fått höra ganska mycket om vad man kan göra på lång sikt. Men vi som varje dag sitter i någon typ av trängsel eller drabbas av förseningar är rätt så intresserade av att höra vad man kan göra på lite kortare sikt. Jag skulle gärna vilja höra vad ni kan göra på ett, två eller tre års sikt, och vad kostar det?

Sofia Lindfors, Länsstyrelsen i Stockholms län: Du frågade hur regionförstoring kopplad till jämställdhet går ihop. Det är en fråga som har kommit upp under hela arbetets gång från alla håll. Det finns i dag tydliga direktiv på transportmyndigheten att man ska se över frågan om jämställdhet och regionförstoring går ihop. Finns det en koppling? Det är inte så lätt att svara på.

Vi kan utifrån resandeundersökningar i Stockholm se att män reser främst med bil och kvinnor kollektivt. Och männen reser betydligt längre än kvinnorna. Så man kan säga att det är männen som i hög grad nyttjar regionförstoringen. Och eftersom det är männen som nyttjar den är det de som har möjlighet till specialisering, högre lön och så vidare. Där finns fällan.

Men det finns också en massa andra aspekter på det hela. Vi håller just nu på med ett arbete och ska ha ett seminarium om en vecka. Så du är hjärtligt välkommen. Men jag tror inte att man kan se på detta så enkelt.

Oavsett detta så går vi mot en regionförstoring. Så frågan handlar mer om hur vi löser problemen än att bara se på problemen.

Cornelis Harders, Banverket: När det gäller åtgärder på kort sikt har man sedan förra våren, kan man säga, i samarbete med Banverket, SL och SJ jobbat med ett åtgärdspaket, att ta fram ett antal åtgärder som på kort sikt, ett till tre år, kan förbättra kvaliteten i tågtrafiken i Stockholmsregionen. Man har kommit överens om ett paket, och regeringen har faktiskt anslagit mer pengar till Banverket för att kunna jobba med detta.

För Banverkets del handlar detta om att förstärka underhållet, att byta ut en del slitna delar i systemet som orsakar mycket störningar, att satsa på signalåtgärder som förbättrar kvaliteten i systemet så att man lättare kan få i väg tåg även med störningar. Det är alltså mindre åtgärder som man kommer att jobba med och som i första hand kommer att ha som syfte att förbättra kvaliteten, inte kapaciteten. Detta kommer inte att leda till att man kommer att köra mer tåg under de kommande tre åren, men man kommer förhoppningsvis att köra samma antal tåg men med mycket bättre kvalitet och med mindre störningar.

Det innebär, som sagt, ett antal åtgärder både inom SL och SJ som handlar om att förbättra själva driften av tågsystemet.

Susanne Lindh, Vägverket: Jag tycker att frågan är väldigt klok. Jag har sagt att det skulle ta tio år att bygga Förbifart Stockholm. Och vi har ännu inga tillstånd, och finansieringen är inte klar. Så det ligger en bra bit in i framtiden. Norra länken tar åtta år att bygga. Och medan den byggs kommer det att bli väldigt besvärligt, alltså under ombyggnadstiden.

Därför har vi en lång lista med små förbättringsåtgärder som vi nu också diskuterar med Carl Cederschiöld. Det handlar om flaskhalsar. Tyvärr har vi inte fått rum för den typen av åtgärder eftersom finansieringssystemet och anslagen är så rigida. Men det kommer nu, och idéerna finns. Det kan handla om allt från rampstyrning till en extra liten trafikplats någonstans. Exemplet ute på Värmdö med reverserande körfält är en ganska billig lösning som har löst upp proppen direkt.

Det är den typen av nytänkande som vi får ägna oss åt medan vi bygger Norra Länken och medan vi jobbar med att få fram besluten för Förbifart Stockholm.

Peter Pedersen (v): Det är intressant att notera att när man föreslår alternativ finansiering så har man en väldigt kraftfull kritik mot den statliga budgetprocess som innebär långvariga processer så att man inte kan betala ut mer än små duntar. Då vill man ha snabbare lösningar och föreslår OPS. Ett alternativ är att man faktiskt ändrar det statliga budgetsystemet något, så att man kan ha det som motsvarar en kapitalbudget för investeringar.

Min fråga riktar sig till Sofia Lindfors. Hur bedömer du att man ska använda de trängselskatteintäkter som man får in? Ska man använda dessa pengar för att förbättra kollektivtrafiken i Stockholm, eller ska man i huvudsak använda dem till att bygga nya vägar? På vilket sätt ökar eller minskar det ena eller andra alternativet målet om ett mer jämställt samhälle med tanke på att kvinnor ofta väljer att resa kollektivt? Alltså: Är det bra eller dåligt att satsa på ett ökat kollektivt resande?

Sofia Lindfors, Länsstyrelsen i Stockholms län: Din fråga handlar egentligen om hur ekonomiska styrmedel skulle påverka jämställdheten i slutändan. Det som man kan se av de värderingsstudier som har gjorts är att styrmedel såsom trängselavgifter egentligen inte påverkar vårt val så mycket utan att det handlar väldigt mycket om värderingar.

Men jag förstod inte riktigt din fråga. Du ska kanske ställa den igen.

Peter Pedersen (v): Om man använder ett överskott på 500–600 miljoner kronor för att förbättra tillgängligheten inom kollektivtrafiken, till exempel turtätheten, i stället för att satsa dem på vägtrafik, gynnar det ena eller det andra en ökad jämställdhet?

Sofia Lindfors, Länsstyrelsen i Stockholms län: Man kan ställa frågan: Vilka är det som reser med kollektivtrafiken i dag? Det är mest kvinnor. Om man skulle lägga dessa pengar på kollektivtrafiken, så skulle det i första hand gynna kvinnor. Men om det gynnar jämställdheten är en annan fråga. Men det skulle gynna dem som reser med kollektivtrafiken i dag, och det är kvinnor.

Karin Svensson Smith (mp): Jag har frågor till Vägverket. Förbifart Stockholm är tänkt att lösa vägtrafikproblem. De beskrevs i Susannes inledning som klimatpåverkan och trängsel. Då undrar jag om vägutbyggnad är en bra metod för att lösa de problemen, eftersom det ökar trafiken som i sin tur ökar klimatpåverkan. Finns det någon internationell forskning som stöder att man med vägutbyggnad långsiktigt löser trängselproblematiken? Vad jag har tagit del av så flyttar man problemet i tid och rum. Man löser inte problemet, eftersom nya vägar hela tiden alstrar mer trafik. Finns det någon internationell forskning som visar att man med vägutbyggnad löser miljöproblemen eller klimatproblemen?

Jag har en sista fråga. Det har med värderingen av koldioxid att göra. Du sade att ni reviderar er koldioxidprognos. Såvitt jag vet värderar man i dag ett kilo koldioxid till 1.50 i klimatpåverkan. Det värdet är från 1995. I dag vet vi rätt mycket mer om klimatpåverkan och trafikens betydelse för densamma. Förbifart Stockholm är tänkt att vara färdig 2023 – jag tror att man kan räkna med någonstans där. Vad kommer vi då att värdera klimatet till? Vad kommer bensinpriset att vara? Har ni någon prognos på det i Vägverket? Och hur påverkar det i så fall lönsamheten för Förbifart Stockholm?

Susanne Lindh, Vägverket: Jag tror att du och jag får ta ett långt möte, Karin. Det är väldigt stora frågor du ställer. När det gäller forskning om huruvida väginvesteringar löser trängsel- eller klimatproblematiken tror jag Jonas är den som kan svara på det bäst. Det vi är satta att lösa är ju trafiksituationen i Stockholm, att göra det på bästa sätt, givet de mål som är satta för oss i Vägverket och givet de utbyggnadsbehov som finns här i regionen. Då har vi trots allt kommit fram till att sammantaget är det en tunnellsnör genom Stockholm som bäst löser trafikproblemen. De miljöproblem och de effekter på klimatsidan som vi ju konstaterar att vi får är vi beredda att försöka åtgärda så långt det går. Alternativet är att vi fortsätter att ha det som vi har det. Det är avsaknaden av en utbyggd infrastruktur i Stockholmsregionen, också på vägsidan, som gör att vi i dag sitter på Essingeleden. När vi talar om att det är någon liten procents ökning i trafik över bron så betyder det oerhört mycket för den trafikant som sitter där, vilket skapar miljöproblem. Frågorna du ställer är inte riktigt så enkla, som du hör, så jag kan säga ja eller nej.

När det gäller den sista frågan du hade om CO₂ är det klart att kunskapen rör sig framåt, även våra egna kalkyler om trafikprognoser. Vi har ju konsekvent i Vägverket underskattat trafikprognoserna. När vi räknade fram Södra länken hade vi ett tal på, jag tror, 60 000 bilar per årsmedeldygn. Vi har varit

långt över 100 000. Det gick ganska snabbt. Vi kan säkert bli bättre på att säkra upp trafikprognosen också för förbifarten.

Förbifarten är lönsam i dag. Den har ett svagt positivt nettonuvärde. Vad som händer 2030 är oerhört svårt att sja om. Det får man föra kloka resonemang om. Jag skulle inte våga påstå att den skulle visa sig olönsam eller lönsam om 30 år, men jag kan gissa hur situationen skulle se ut i Stockholm i dag om vi inte gör någonting åt de sakerna nu.

Pia Nilsson (s): Min fråga handlar om Citybanan, och det blir väl Hans Rode i första hand som jag vänder mig till. Det är med glädje man kan konstatera att ännu en gång och efter ännu en utredning fastställs Citybanan som det bästa framtida investeringsprojektet för spårbunden trafik. Men det som oroar mig och många andra är om det här verkligen kommer att bli verklighet. Kommer det att bli en Citybana? För både Hans Rode och Carl Cederschiöld hävdar att regional finansiering i princip är en förutsättning för att de här investeringsobjekten, och många andra också för den delen, ska sjösättas. Min fråga är då: Vad händer om den regionala medfinansieringen uteblir, om inte kommuner och landsting runt Mälardalen och i Östergötland är villiga att betala de här 5 miljarderna som saknas? Blir det ytterligare en utredning då? Och gäller genomförandeavtalet som tecknades så sent som i maj 2006? Gäller det fortfarande, den fördelning som är mellan Banverket, Stockholms stad och Stockholms läns landsting?

Vi ska vänta till mars–april sägs det innan de här pengarna eventuellt kan komma fram. Men som Christina Axelsson mycket riktigt påpekade här tidigare tar det en väldigt tid att gå från beslut till verkställighet. Vi behöver ju sätta ned klackarna nu.

Ordföranden: Det skulle nästan ha varit en minister som skulle ha varit här för att svara. Jag vet inte om Hans Rode kan träda in i den rollen.

Hans Rode, Vägverket: Jag är ingen minister och kan svårligen tala för regeringen. Det jag hade i uppdrag att göra var att se om det fanns ett alternativ som skulle kunna ge samma kapacitet och i tid och kostnad kunde vara ett alternativ. Min bedömning är att det inte fanns något som så långsiktigt och på samma sätt gav kollektivtrafiken möjligheter. Vad som händer om Carl Cederschiöld skulle misslyckas i sina förhandlingar kan bara regeringen svara på, inte jag.

Carl Cederschiöld, Näringsdepartementet: Inte heller jag kan svara på vad regeringen kommer att bestämma i slutändan, men om man läser tilläggsdirektiven till mig om att jag ska försöka sondera om det finns ett intresse hos Mälarlän och Östergötland att på ett eller annat vänster bidra till finansieringen av Citybanan så står det i sista meningen – och det kan man tolka som

man vill: Regeringen kommer därefter att avgöra vilket alternativ man ska satsa på.

Margareta Cederfelt (m): Min fråga går till Jonas Eliasson. Vi har fått höra väldigt många bra förslag här på hur infrastrukturen kan förbättras i Stockholm. Det är inte bara bra förslag, utan de är nödvändiga. Sedan kommer vi att komma ned till en prioriteringsfråga eftersom resurserna är ändliga. Min fråga är: Kan vi använda samhällsekonomiska analyser som *en* komponent? I så fall, vilka kriterier ur ett samhällsekonomiskt analysperspektiv tror du är viktigast att titta på?

Jonas Eliasson, WSP Analys & Strategi/KTH: Jag är på väg att säga: ja. Det korta enkla svar som jag önskar att man kunde starta i är: Rangordna allt ni vill göra enligt mest nytta per krona! Sedan ser ni hur långt pengarna räcker. Där drar ni ett streck, och så gör ni allting ovanför strecket. Klart. Men som vi såg på en lista är det en hel del som inte riktigt speglas i de samhällsekonomiska kalkylerna. Det är arbetsmarknadseffekter, även intrångseffekter, alltså effekter på natur och kulturmiljö, som inte finns med till exempel. Det är de två stora effekterna som saknas. Sedan kan man ha olika uppfattningar om hur olika mål ska viktas mot varandra, typ trafiksäkerhet mot koldioxid mot tillgänglighet. Men när man väl har sin egen viktning klar för sig kan man vara konsistent i hur man rangordnar målen. Jag föreställer mig att olika politikers prioriteringslista skulle trilla ut på olika sätt, men det skulle ändå vara en konsistent lista, som vi matematiker älskar att säga. En konsistent lista är bra.

Min erfarenhet är att debatten mår väldigt bra av att alla som är med och tycker saker har läst ungefär samma utredning. Det är bra. Om man dessutom har läst de här prognoserna och kalkylerna kan man på ett rätt informerat sätt – det är naturligtvis normalfallet i riksdagen, men på andra ställen är det inte alltid så, folk nickar här, jag antar att ni håller med om båda påståendena – säga att åtgärd A har vi visat uppfyller mål A, och åtgärd B uppfyller mål B. Jag tycker att mål B är viktigare. Därför ska vi satsa på åtgärd B. Det är en väldigt konstruktiv och demokratiskt viktig process, tycker jag.

Lars Johansson (s): Jag tycker mig se en frågeställning som inte har blivit riktigt belyst och som jag skulle vilja få lite mer belyst. De prognoser över befolkningsökningen i Stockholmsregionen som flera har haft som utgångspunkt, alltså att vi under de kommande 23 åren fram till 2030 skulle ha en befolkningsökning på 400 000–600 000 personer är väldigt höga siffror. Om man går tillbaka och tittar på vad som har skett under de senaste 40 åren är det en befolkningstillväxt på ungefär 10 000 personer om året i genomsnitt. Nu fördubblar man siffran framåt. Det vore intressant att titta på ett annat scenario som bygger på en befolkningstillväxt som kanske var hälften av det som har presenterats, cirka 200 000. Jag är ganska övertygad om att andra

delar av landet inte kommer att åse en sådan befolkningstillväxt i Stockholm utan kommer att vidta åtgärder för att också där få en befolkningstillväxt för att kunna möta en ytterligare Stockholmscentrering. Det är viktigt att komma ihåg att det i Stockholm inte är gruvor som gör att man måste bygga en ny infrastruktur för att sköta de sakerna. Här handlar det om att vara ett finansiellt centrum. Det handlar om service och tjänster, IT, etcetera. Väldigt mycket av de sakerna kan man utföra på andra håll i landet. Vi som riksdagsledamöter har faktiskt till uppgift att avväga den här typen av frågor när vi ska gå till beslut. Det innebär inte att jag är emot att man ska satsa på Citybanan eller andra sådana väldigt viktiga investeringar, men jag ifrågasätter något att vi hela tiden ska utgå från en sådan väldigt kraftig befolkningsökning.

Ordföranden: Lars Johansson från Göteborg, sade det.

Jonas Eliasson, WSP Analys & Strategi/KTH: Jan-Ove Östbrink försvann precis, så jag tar genast chansen att säga något om detta. Att befolkningsökningen i absoluta tal blir större framöver har framför allt att göra med att befolkningsökning är exponentiell, alltså att det är ett procenttal per år. Fler personer ynglar av sig fler, så att säga. Om man är 100 000 blir man 200 000 på tio år. Om man är fem kanske man inte blir så mycket fler, men något sådant är det.

Befolkningsprognoserna är nog inte så himla orimliga, tror jag. Det är möjligt så att det som i regionplanen sägs ska inträffa 2030 kanske infaller 2025 eller 2035, eller kanske rentav 2040 om det går väldigt långsamt. Det är mer en fråga om när det inträffar. Att det råkar stå 2030 i en regionplan är för att det är ett jämnt och bra årtal, men vi kan kalla det för Regionplan 2032. Det spelar ingen roll för vilka åtgärder vi väljer att genomföra.

En tredje sak är: Men det här är ju saker som kan utföras på andra håll i landet. Ärligt talat: Nej – i Göteborg kanske. Men om vi talar om finansiella tjänster, om spetsen på den näringslivsekologiska [sic!] pyramiden, alltså banktjänster, och varför inte konsulttjänster som jag själv tillhandahåller till exempel, då behöver man vara i storstadsregionerna, för det är här som kundunderlaget finns. Gruvor sköts av allt färre personer, och de är inte speciellt beroende av att ha så jättemånga andra liknande företag omkring sig. Men om vi talar om det högspecialiserade näringslivet behöver det vara i storstadsregionerna. Det kommer inte att hamna någon annstans, utom möjligen i London eller så.

Sven Bergström (c): Det som har hänt det senaste halvåret är att klimat- och miljöfrågorna har kommit väldigt mycket i fokus. Jag har en fråga till miljörörelsens representant i publiken, Magnus Nilsson, Naturskyddsföreningen. Om ni till äventyrs finge 20–30 miljarder att använda för att utveckla trafiken i Stockholmsregionen under de närmaste 20–30 åren, hur skulle ni använda de pengarna?

Om jag får ställa ytterligare en fråga till Jonas Eliasson: När får vi lite mer finjusterade samhällsekonomiska analyser? Det är inte alldeles lätt när vi förlorar en 25-öring på att bygga Citybanan men tjänar en 25-öring på att bygga Förbifart Stockholm. Hur ska vi väga ihop det, vi som ska fatta beslut med hela landets bästa för våra ögon och med vägledning av sunt förnuft, transportpolitiska mål, miljömål och samhällsekonomiska analyser? Det blir lite komplicerat när de samhällsekonomiska analyserna inte är mer precisa än på ett ungefär.

Magnus Nilsson, Naturskyddsföreningen: Tack för de pengarna! För det första tror jag att jag skulle vilja titta på beslutsstruktur och makt kring de här sakerna. Det har att göra med makten över trängselavgifter och sådant också. Det måste föras ned på en mer lokal nivå. Man måste få en större frihet. Vi väntar fortfarande på att man ska föreslå en förändring av regeringsformen så att makten över trängselavgifterna läggs på lokal nivå. Man kunde börja med att lägga makten över de trängselpengar vi diskuterar nu på lokal nivå, till exempel hos landstinget, i Stockholms stad. Varför ska riksdagen besluta om de pengarna?

Om man tittar på konkreta åtgärder så är det en sak som inte har nämnts här som har med spårsystemen att göra. Det finns saker som man kan göra i spårsystemen. Det finns en massa småsaker och finlir som vi har pratat om med signalsystem, men det handlar även om investeringssidan. Det som är viktigt för att systemet ska fungera är, tror jag, att man kopplar ihop olika spårssystem. Dagens pendeltågssystem är illa ihopkopplade med det övriga spårsystemet i form av tunnelbanor och tvärspårvägar. Det finns en alldeles färsk sådan mötespunkt som ligger söder om stan. Det är Årsta som fungerar fantastiskt där människor kliver på och av, och man avlastar andra delar av systemet som är flaskhalsar, Centralstationen, Södra station och så vidare. Det finns flera sådana strategiskt jätteviktiga satsningar som man kan göra och som man kan öppna långt före 2017. Det handlar om att förlänga tvärspårvägen så att man får nya mötespunkter vid till exempel Sundbyberg och Solna. Där tycker jag att man skulle prioritera pengar snabbt.

Sedan tror vi att förslaget om pendeltågstunneln är en bra lösning, med alla de tekniska osäkerheter och ekonomiska osäkerheter som finns, inte minst just för att man skapar två nya goda stationslägen där man kan byta mellan spårsystemen, den nya Citystationen, som ligger mycket närmare tunnelbanesystemet och den nya Odenplanstationen. Man lyckas göra detta utan att samtidigt bryta den kraftiga spårkapacitet som gör att det är lätt för resenärerna att hoppa på ett tåg och veta var man hamnar. Man kan hålla ihop pendeltåg och långfärdståg och sådant, vilket är viktigt för att järnvägen ska fungera.

Det vi efterlyser i det här sammanhanget, över huvud taget i den här förhandlingen, är den hårda prioriteringen. Vi tror att den breda, långsiktiga, politiska enheten finns kring massvis med satsningar på spårvidan. Det skulle vara välkommet. Man skulle skapa en politisk stabilitet, en hållfasthet och ett

förtroendeklimat också, om man satte sig ned och listade allt det alla partier faktiskt är överens om. Det är ganska mycket på den här sidan.

Jonas Eliasson, WSP Analys & Strategi/KTH: När får vi bättre samhällsekonomiska kalkyler? Jag var inte med och gjorde kalkylen för tio år sedan, men det har hänt väldigt mycket de senaste tio åren. Om man väntar tio år till blir de bättre och bättre, men jag förstår att ni behöver någonting nu. Man kommer ganska långt genom att läsa det som står runtomkring tabellerna. Där brukar det stå saker som att man borde också tänka på att den regionala tillväxten i det här fallet bedöms vara stor. Den bedöms alltid vara stor, kan jag säga. Då kan man titta på raden för tidsvinster. Tidsvinster är det som sedan omsätts i produktion. Om den raden är stor och om det dessutom är tidsvinster som äger rum i någon typ av högspecialiserad region är det en bra indikator på att det förmodligen är fråga om stora arbetsmarknadsvinster också.

Jag kan nämna ett konkret problem som vi har här. Tidsvinster omsätts, som jag sade, i ökad produktivitet. Den produktionen mäts ju indirekt, kan man säga, av folks eget tidsvärde, deras lön helt enkelt. Om det är folk som tjänar mycket pengar och kan jobba mer stiger tillväxten, om man nu kraftigt förenklar det hela. Ändå är det så att man av, kanske man ska säga, rättviseskal, använder samma tidsvärde i hela landet. Det betyder att min moster som är pensionerad lågstadielärarinna i Kristinehamn har samma tidsvärde när hon reser omkring som till exempel någon av er när ni har bråttom till ett möte på jobbet och åker taxi. Då är det samma tidsvärde vi använder. Men jag kan säga att den produktiva effekten av att ge er fem minuter eller att ge min moster fem minuter inte är densamma. Det skulle man vilja ta hänsyn till, men av goda skäl, nämligen rättvisa geografiskt sett, så gör man inte det.

Karin Svensson Smith (mp): Det har presenterats två metoder för att lösa problemen i vägtrafiken. Den ena är vägutbyggnad, bland annat Förbifart Stockholm för 25 miljarder kronor. Den andra är trängselavgifter. Det är väldigt olika sätt att påverka statsbudgeten. Den ena kostar väldigt mycket, och den andra ger intäkter till det offentliga systemets olika ställen. Jag har inte någon särskild att fråga kring de finansiella effekterna av det här. Jag tänkte fråga Naturvårdsverkets representant, Sven Hunhammar, om de här två olika metoderna att lösa vägtrafikens problem, vägutbyggnad respektive trängselavgifter. Trängselavgifter visade ju sig i Karin Brundells redovisning ha en god effekt men ganska liten. Pondera då att man hade en trängselavgift på högre nivå, hur skulle det då påverka trängsel respektive klimat? Jag utgår från, även om Miljöpartiet tillhör oppositionen, regeringsdeklarationens bedömning att klimathotet är vår generations ödesfråga – vår generations ödesfråga. Då frågar jag Naturvårdsverket: De här två metoderna, vägutbyggnad respektive trängselavgifter, hur påverkar de klimatet och de övriga 15 miljö kvalitetsmålen? Bidrar de till att lösa målen, eller försvårar de att lösa målen?

Lars Johansson (s): Jag tycker inte att jag riktigt fick svar på frågan. Det är det ena. Jag ska inte gå in i en debatt här, för vi har för kort om tid för det. Men jag vill fortfarande vidhålla att det inte är ödesbestämt med den befolkningstillväxt som finns i de prognoser som ni har presenterat. Det har funnits perioder tidigare där det har varit hack i den typen av befolkningstillväxt. Jag är övertygad om att storstäderna har en väldigt stor betydelse för möjligheterna till tillväxt i landet, men jag tycker ändå att det borde finnas anledning, när vi diskuterar så stora investeringar som vi nu talar om, att ha alternativa bedömningar. Därför är min fråga till Vägverket respektive Carl Cederschiöld: Räknar ni på några andra befolkningsprognoser än de som här är presenterade?

Sven Hunhammar, Naturvårdsverket: Det här är väldigt intressanta och viktiga frågor för miljön. Jag tycker att miljöperspektivet skulle ha lyst igenom en sådan här debatt lite mer. De här investeringarna är väldigt viktiga för våra miljö kvalitetsmål. Vi har 16 stycken. De vägutbyggnader vi pratar om kommer att finnas under väldigt lång tid. Vi har problem med koldioxidmålet. Vi har också problem med miljö kvalitetsnormerna, partiklar och frisk luft i staden. Svaret är väl nästan givet. Trängselskatten har vi haft ett försök med, och den är väldigt snabbt implementerad. Vi kan använda den direkt. Nya vägar leder till ny trafik, och vi kommer att ha väldigt svårt att klara både våra lokala miljö kvalitetsnormer, miljömål och de lite mer globala miljö problemen, koldioxid, vid ökad trafik.

Carl Cederschiöld, Näringsdepartementet: Lars, det finns inga andra prognoser som är grundade, så att säga, än dem som har gjorts av bland annat regionplane- och trafikkontoret i Rufsén. Mitt enkla konstaterande är att det spelar väldigt liten roll om Stockholms läns invånarantal – för det är länet det bygger på – ökar med 300 000, 250 000, 400 000 eller 500 000 till 2030. För vi har inte en struktur i det här länet för de 1,9 miljoner som lever här nu som är tillräcklig. Vi har hört Banverket och andra beskriva bristerna i bland annat spårssystemen, och det finns motsvarande på vägsidan. Vi behöver investera för att ta igen de problem vi har för att lösa upp ett antal knutar som i dag innebär extra påfrestningar i form av trängsel, miljöutsläpp och så vidare.

Stockholms läns invånarantal är i och för sig intressant, men huruvida det landar på den ena eller den andra hundratusensiffran, eller om det blir 2032 eller 2025, som Jonas sade, är inte intressant. Stockholmsregionens arbetsmarknad växer över Oxenstiernas länsgräns. Det innebär att vi måste räkna in vad som händer i Enköping, Bålsta, Eskilstuna, Strängnäs, Gnesta, Trosa med flera kommuner, Uppsala, Knivsta, kommunerna alldeles utanför länsgränsen. Då räcker inte heller nuvarande system. Även om Stockholms läns invånarantal skulle öka mycket långsammare de närmaste 20 åren har vi inte en infrastruktur som klarar nödvändiga uppgifter, om vi inte gör ett antal mycket stora och påtagliga investeringar som vi har diskuterat här i dag.

Susanne Lindh, Vägverket: Jag tror absolut inte att man ska ställa trängselavgifter mot utbyggnad av infrastruktur. Situationen i Stockholm är sådan efter många års försyndelser, kan jag väl säga som ansvarig för de statliga vägarna här i Stockholm, att man behöver både och. Problemen är så stora att trängselskatter enskilt inte löser kapacitetsproblemen och trängselproblematiken. Det behövs utbyggnad också, av både vägar och järnvägar.

När det gäller befolkningsökning kan jag bara svara för Vägverket. Vi gör inga egna prognoser. Då skulle det bli väldigt konstigt. Vi följer dem som Regionplanekontoret gör. De får väl anses vara de som kan det bäst.

Jan-Evert Rådhström (m), vice ordförande trafikutskottet: Jag vill tacka alla föredragshållare som har kommit hit i dag och alla övriga som har varit med och lyssnat. Det har varit en mycket intressant förmiddag.

När Jonas Eliasson inledde med att visa en bild på alla parametrar som skulle läggas in i en samhällsekonomisk kalkyl får jag väl erkänna att jag hickade till lite grann. Men naturligtvis var det för att vi skulle vara uppmärksamma på hur invecklat detta är, inte för att vi skulle göra en djup analys av varje punkt.

Jag tycker också att dagens diskussion på ett tydligt sätt visar betydelsen av att vi löser trafikfrågorna för Stockholmsregionen. Det är många som har påtalat här att det har en stor nationell betydelse. Det är väl otvivelaktigt så.

Dagens hearing kommer att finnas som rapport, och den finns att ladda ned på riksdagens hemsida. Man kan också beställa den genom riksdagen. Man kan ta kontakt med trafikutskottet.

Återigen: Tack till allihopa! Därmed är dagens hearing avslutad.

BILAGA 1

Bilder som visades av Jan-Ove Östbrink, regionplane- och trafikkontoret i Stockholms läns landsting, under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om trafiklösningar för Stockholmsregionen



Regionplane- och trafikkontoret
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

2007-04-05
 1
 Jan-Ove Östbrink

Stockholmsregionen 2006

- Befolkning ca 1,9 miljoner invånare i Stockholms län
- Befolkningstillväxt 1 procent per år
- Areal 6 500 km²
- 26 kommuner

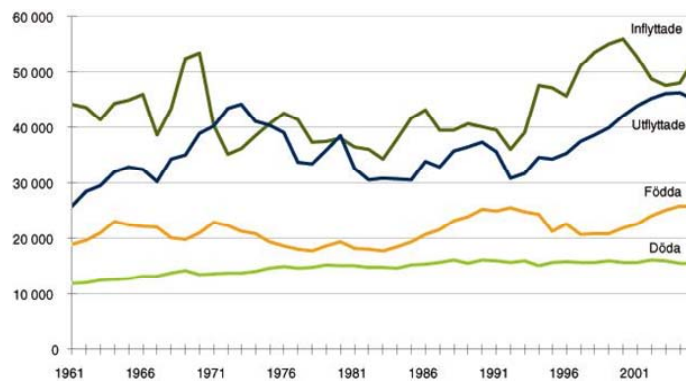


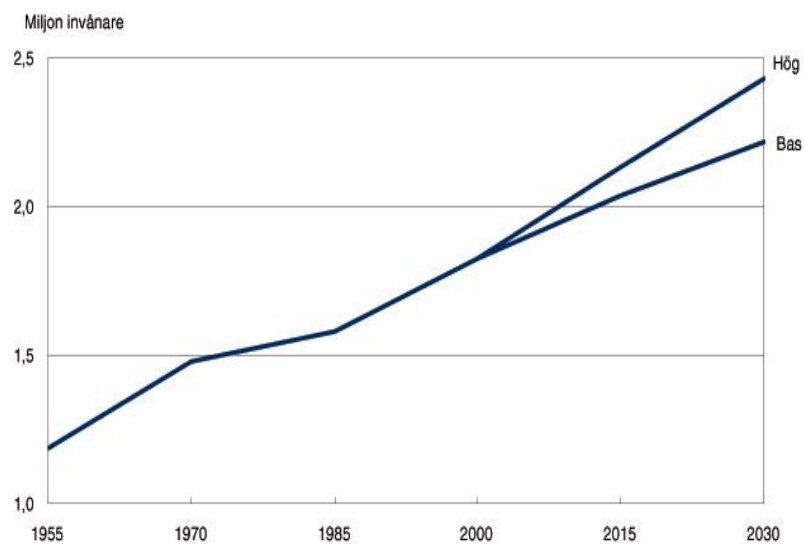


Regionplane- och trafikkontoret
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

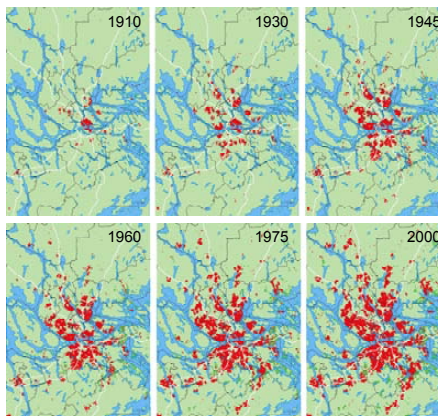
2007-04-05
 2
 Jan-Ove Östbrink

Befolkningsförändringens komponenter i Stockholms län 1961–2005

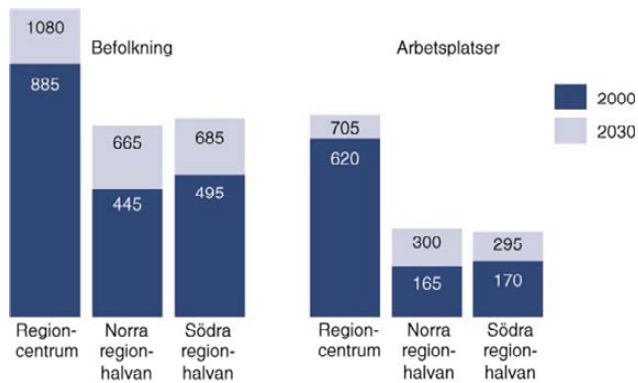




Stockholm en växande region...

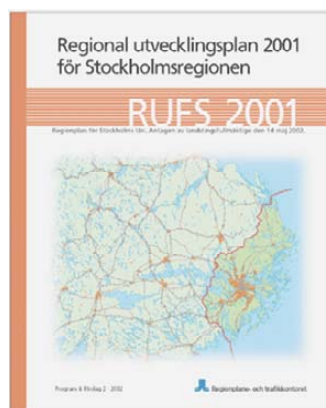


Befolkning och sysselsättning 2000 och 2030 i tusental



Utvecklingen i Stockholms län med RUFS 2001 som utgångspunkt

- Antagen av Stockholms läns landsting 2002
- Gäller i 6 år
- Utvecklingsfrågor – planhorisont 2030
- Är liksom översiktsplaner inte bindande (men ska kunna ge ledning för kommunala beslut)





Regionplan- och trafikkontoret
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

2007-04-05
7
Jan-Ove Östbrink

Samrådsunderlag 2000, kollektivtrafiknät

Koncentrerad



Perifer



— Järnväg
 - - Tunnelbana
 Spårväg och forortsbana
 — Citybanan
 — Tredje spåret och Kungsholmenbanan

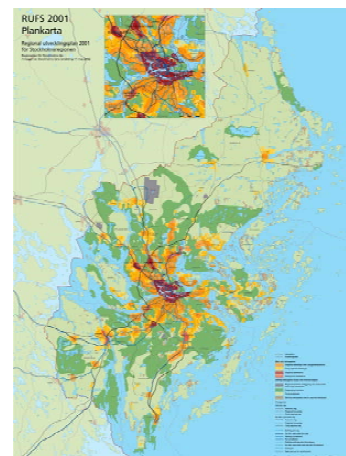


Regionplan- och trafikkontoret
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

2007-04-05
8
Jan-Ove Östbrink

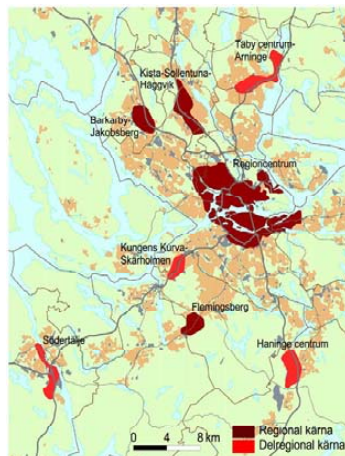
RUFS 2001 Plankarta 2030

- Bebyggelseutveckling i goda kollektivtrafiklägen
- Utnyttja den befintliga staden bättre
- Flerkärnig bebyggelsestruktur
- Bevara och utveckla den regionala grönstrukturen
- Skydda vattenresurserna

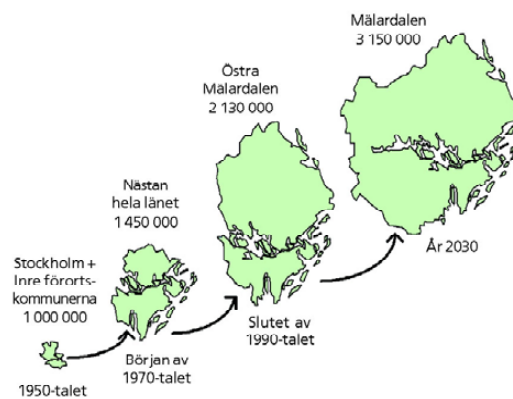


Flera kärnor

- Regioncentrum
- 7 yttre kärnor cirka 20 km från City

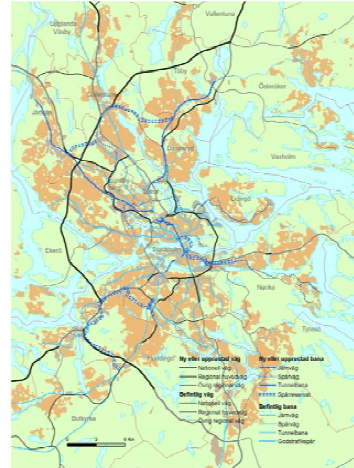


Stockholms lokala arbetsmarknad växer



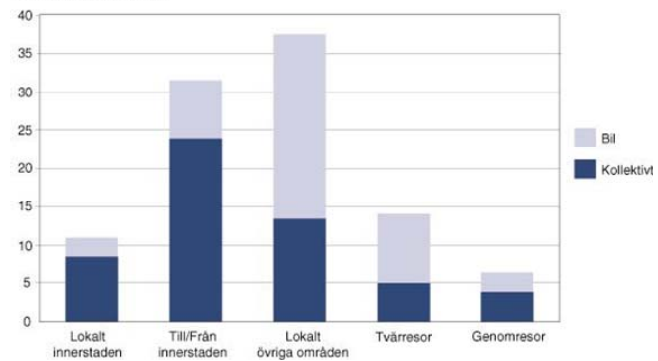
Transportsystemets huvudstruktur – centrala regiondelen

- Öka kapaciteten, speciellt mellan regionhalvorna
Pendeltågstunnel, tunnelbana till ostsektorn
Förbifart Stockholm, Österleden
- Förbättra tillgängligheten till kärnor mm
Pendeltågsgren till NO, Mälarmarbanan,
Södertälje hamn – Södertälje C,
Ostlänken, Tvärspårvägar
Yttre Tvärleden



Resor – färdssätt, år 2000

Resmängdsandel i procent



Arbete med ny utvecklingsplan pågår

- RUFS 2001 fortsatt aktuell
- Transportsystemets huvuddrag bedöms kunna ligga fast
- Samrådsunderlag hösten 2008
- Antagen plan maj 2010

BILAGA 2

Bilder som visades av Carl Cederschiöld, Näringsdepartementet, under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om trafiklösningar för Stockholmsregionen

Trafiklösning Stockholm

- 1 Uppdraget
- 2 Utgångspunkter – tidigare arbeten
- 3 Vad kan uppnås
- 4 Hur vi tänker arbeta

Näringsdepartementet



Huvuduppdrag

Att åstadkomma en samlad trafiklösning som är demokratiskt förankrad i Stockholmsregionen.

Näringsdepartementet



Förhandling om Stockholms infrastruktur

Förhandlingen ska:

- resultera i en överenskommelse om prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen i Stockholms län,
- ska vara förankrad med Stockholms läns landsting och kommunerna i Stockholms län
- innefatta alternativa finansieringslösningar (förutom den finansieringsram som ligger i gällande infrastrukturplaner).

Näringsdepartementet



Förhandling om Stockholms infrastruktur

Förhandlingen ska:

- resultera i en överenskommelse om prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen i Stockholms län,
- ska vara förankrad med Stockholms läns landsting och kommunerna i Stockholms län
- innefatta alternativa finansieringslösningar (förutom den finansieringsram som ligger i gällande infrastrukturplaner).

Näringsdepartementet



Tillväxt- och miljöperspektiv

- Prioriteringarna ska ske från ett tillväxt- och miljöperspektiv.
- Synpunkter ska inhämtas från olika delar av landet och från berörda myndigheter.
- Synpunkter från berörda län och kommuner i Mälardalen ska särskilt beaktas.

Näringsdepartementet



Möjliga finansieringsmetoder

- Ordinarie anslag till vägverket och banverket
- Vägavgifter i form av trängselskatt
- Offentlig-privat samverkan (avgifter, skuggtullar etc)
- Lokal och regional medfinansiering

Näringsdepartementet



Delrapport om trängselskatt

- Tydliggöra sambandet mellan avgifter och trafiklösning.
- Förslag om utformning av trängselskatteuttag samt hur intäkter av trängselskatt bör användas.
- Förslaget lämnas till regeringen senast den 1 mars 2007 (ändrat till 31 januari 2007).

Näringsdepartementet



Slutresultatet

- Resultatet av förhandlingen redovisas senast den 1 december 2007.

Näringsdepartementet



Tidigare utredningar och överenskommelser – utgångspunkt för arbetet

- Regionplanen (RUFS 2001)
- Stockholmsberedningens arbete (2001-2003)

Näringsdepartementet



Regionplanen (RUFS) 2001

aktualiserad 2005 - revideras till 2010



*Ca 80 infrastrukturåtgärder
pekas ut*

Befolkningen i regionen ökar

2000 ca 1,8 milj inv

2006 ca 1,9 milj inv

2030 prognos 2,2 – 2,4 milj invånare

Lågt bostadsbyggande och trängsel i trafiken

Till 2030 - ökad kapacitet och flerkärnighet

Bygg ut den regionala tågtrafiken

Öka spårkapaciteten på Nynäs- och Mälärbanan

Bygg ut spårkapaciteten till kraftigt växande regiondelar

Bygg ut ett regionalt stombussnät

Förbättra vägkapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet

Förbättra kapaciteten på infarterna

Näringsdepartementet



Stockholmsberedningen (sou 2002:11)



Prioriterade förslag i Stockholms län, att genomföra till 2015 (kostnadsläge 2001)

Järnväg	14 900 milj kr
Kollektivtrafik (spår)	13 800 milj kr
Väg	37 250 milj kr
SUMMA	65 950 milj kr

Stockholmsberedningen föreslog dessutom ett antal spår- och vägåtgärder i Mälardalen

Även stort behov av mindre åtgärder – flaskhalsar, koppling till bostadsbyggande etc!!

Näringsdepartementet



Järnväg 02-04	Åtgärd	Kostnad
Stockholm C	Kapacitet	500
Karlberg-Kallhäll	Kapacitet	50
Södertälje hamn-Södertälje C	Dubbelspår mm	150
Stockholm C-Sörentorp	Kapacitet	200
Västerhaninge-Nynäshamn	Motesspår och förlängda perronger	400
Plattformsanpassning pendeltågsspår	Förlängning av plattformar för	500
Summa		1800
Järnväg 04-15		
Citybanan	Pendeltågstunnel	7000
Tomtebodavägen-Kallhäll	Ytterligare två spår	3000
Märsta-Arlanda	Spåransl till flygpl	600
Roslagsbanan	Spår/pendeltåg till Arninge	2500
Summa		13100
Kollektivtrafik (spår) 04-15		
Slussen-Hammarby sjöstad-Saltsjöbaden	Forts av hårbilintegr med Saltsjöbanan	1300
Alvik-Ulvsunda-Solna station	Forts tvärbanan	1400
Ulvsunda-Kista-Stockholm nord	Forts tvärbanan	1900
Akalla-Barkarby station	Spåranslutning	1100
Solna station-Bergshamra/Universitetet-Ropsten	Forts tvärbanan	1300
Hagsåtra-Ålvsjö	Forts tunnelbana	400
Ålvsjö-Fruängen-Kungens kva-Skärholmen	Ny tvärsparväg	1300
Arninge/Roslagsbanan	Omdrag av Roslagsb	400
Skärholmen-Kungens kva-Masmo-Flemingsberg	Spåraväg syd del2	1900
Odenplan-Karolinska/Solna	Ny tunnelbangren	400
Kungsträdgården-Nacka C	Forts tunnelbana	2400
Summa		13800

Genomförandet av Stockholmsberedningens förslag

Klar/pågår

I plan

I plan, ej helt finansierad

Ej i plan

Kostnadsläge 2001

Näringsdepartementet



Väg 02-04	Åtgärd	Kostnad
Länsväg 225 Lovstalund-Moraberg	Ny väg	190
Länsväg 265 Norrortsleden	Ny förbindelse	1900
E18 Hjulsta-Kista	Ny motorväg	1900
Riksväg 73 Fors-Ålgården	Utbyggnad till 4-fil	890
Länsväg 259 Södertörnsleden inkl Masmolänken	Ny förbindelse	1250
Summa		6130
Väg 04-15		
E20 Norra länken	Ny väg i tunnel	5500
E4 Förbifart Stockholm	Ny motorväg	11 150
Länsväg 225 Lovstalund-Ösma	Förbättring/omb av delsträckor	350
Länsväg 226 Vårsta-Flemingsberg	Förbättring förbifarter	800
Riksväg 77 C länsgrens-Rimbo-Rösa	Ombyggnad, förbättring, förbifart	500
Länsväg 226 Huddinge kyrka-Stockholms kommungräns	4 körfält	420
E18 Danderyds kyrka-Arlinge	Omb till 6 körfält	750
E20 Österleden	Ny väg i tunnel	8500
Huvudsta-Liljevalds-Årstad-Årstad-Tomtebodavägen (E4)	Trafikl, ny bro o	1800
E4/E20 Södertälje-Hallunda	Breddning till 6 körfält	600
E4 Upplands Väsby-Årlanda avfarten	Breddning till 6 körfält	400
E18 Jakobsberg-Hjulsta	Breddning till 6 körfält	350
Summa		31120

Genomförandet av Stockholmsberedningens förslag

Klar/pågår

I plan

I plan, ej helt finansierad

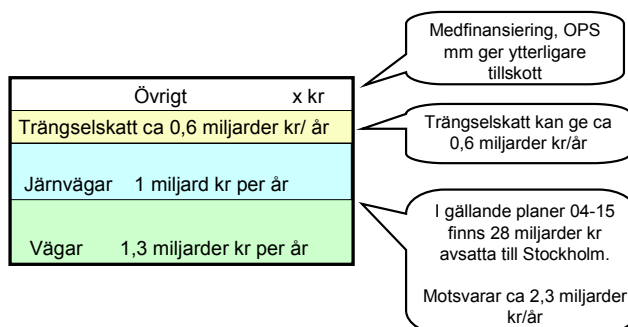
Ej i plan

Kostnadsläge 2001

Näringsdepartementet



Trängselskatten kan ge ett betydande tillskott till finansieringen av ny infrastruktur

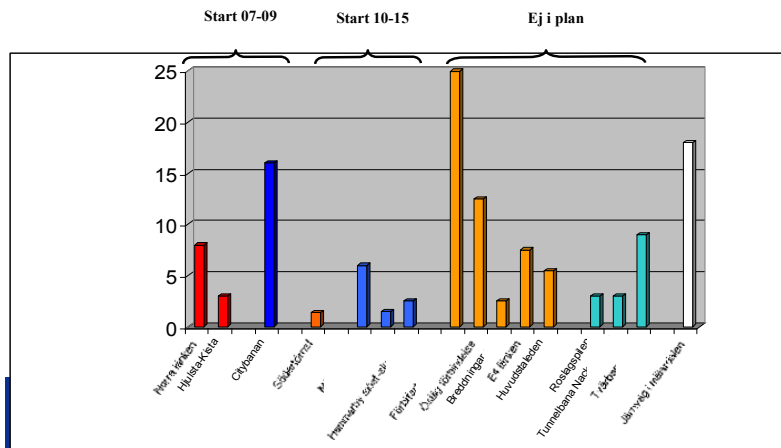


Näringsdepartementet



Stora objekt till 2020

brutto 125 miljarder kr



Stockholmregionens trafiknät har betydelse för nationell trafik

- Regionens trafiknät ger tillgänglighet till nationellt viktiga målpunkter - Förbifart Stockholm har särskild betydelse
- Mer än hälften av persontrafiken på tåg i landet ankommer eller avgår från Stockholm C - behovet är mycket stort av ökad spårkapacitet genom Stockholm
- Arlanda måste ges förutsättningar att utvecklas som nav för nationellt och internationellt flyg

Ett väl fungerande Stockholm behövs om...

**Stockholm- Mälarenregionen ska fortsätta
fungera
som nationell tillväxtmotor**

- **Befolkningen väntas öka motsvarande två nya Malmö till 2030 (RUF 2001)**
- **Redan idag har Stockholm- Mälarenregionen 33% av landets befolkning och producerar 40% av Sveriges BNP**

Näringsdepartementet



Resultat kortare sikt – till 2010

- **Trängselskatt enligt nuvarande lagstiftning – vissa förändringar kan göras**
- **Trängselmedel fonderas för senare användning – t ex förbifart Stockholm**
- **Medel "lånas" ur fond för**
 - tidigareläggning av vägobjekt i gällande planer, t ex Södertörnsleden
 - trimnings- och flaskhalsåtgärder på regionalt betydelsefullt vägsystem

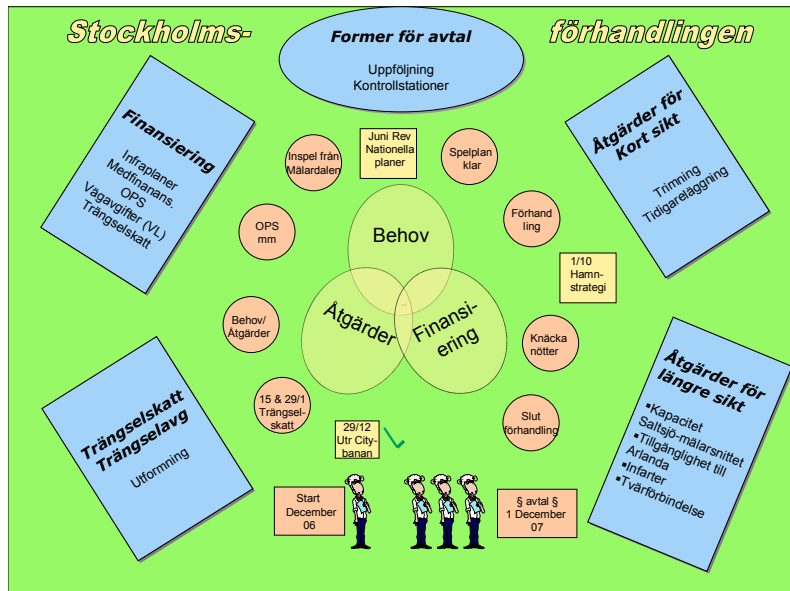
Näringsdepartementet



Resultat längre sikt – efter 2010

- Trängselskatt kan efter grundlagsändring omformas till regional avgift
- Åtgärder i nya väg- och järnvägsplaner 2010-2019 genomförs med stöd av de finansiella överenskommelser som gjorts i förhandlingen
- Avtalet "vårdas". Återkommande uppföljningar och preciseringar i samverkan mellan parterna.

Näringsdepartementet



BILAGA 3

Bilder som visades av Sofia Lindfors, Länsstyrelsen i Stockholms län, under hennes presentation vid den offentliga utfrågningen om trafiklösningar för Stockholmsregionen





Ett jämställt transportsystem

Transportsystemet utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov....

... skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning

... deras värderingar skall tillmätas samma vikt

**Är transportsystemet och/eller
samhället (o)jämsällt?**

**Kan ett annorlunda utformat
transportsystem bidra till ett mer
jämsällt transportsystem?**

Frågor vi arbetar med

- Vilka skillnader i resandet finns i Stockholms län?
Varför?
- Vilka värderingar och drivkrafter styr planeringen?
- Vilka effekter får våra beslut på olika grupper?
- Ett strategiskt underlag för jämsällda prioriteringar

Resvanor



Tydliga skillnader mellan mäns och kvinnors resande

Skillnaderna finns i alla åldersgrupper oavsett singel/ sambo

En del av skillnaderna kan förklaras i skillnader i tex.
förvärvsgrad och inkomst MEN trots lika ”yttre
förutsättningar” kvarstår skillnader..

Skillnader i värderingar?



Små direkta synliga skillnader. Könsskillnader
(när allt annat lika) i resande drivs av faktorer
som är långsiktigt stabila och svåra att fånga

- Personliga värden och personlig identitet hos individer
- Traditioner och kultur i samhälle, familj, individgrupper
- Olika domäner domineras av kvinnor och män

Effektanalys



Sammanställning av investeringar gjorda inom
Stockholms län 2004–2006



Utifrån en kategorisering se hur dessa påverkar
våra resenärer och vilka de effekter som de
samlade investeringarna ger för kvinnor och män
i olika livscykelgrupper

Drivkrafter och framtidsscenarier



*Vilka samhällsprocesser styr utvecklingen av trafiksituationen i
Stockholmsregionen under de senaste och kommande åren?*

*Vilka drivkrafter; sociala, juridiska, politiska eller ekonomiska
påverkar vår trafikutveckling mest?*

Hur kommer olika kundgrupper att resa i de olika scenariefälten?



Hur tillgodose både kvinnors och mäns behov transportplaneringen?

- Förbättrad dialog, exempelvis via samråd
- Sträva efter jämn könsfördelning
- Ställa fler och nya frågor under planeringen
- Öka underlaget kring resandet, behov och värderingar under själva planeringsprocessen



Jämställdhetsperspektiv i transportsektorn – vad är det?

Ett ökat individperspektiv

Utgå mer ifrån individers värden och drivkrafter

Ett sätt att nå andra delmål, exempelvis avseende tillgänglighet och säkerhet

Ett ”tänk” som bör tillämpas på praktisk och strategisk nivå

BILAGA 4

Bilder som visades av Cornelis Harders, Banverket, under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om trafiklösningar för Stockholmsregionen



Spåren i Stockholmsområdet
betydelsen för övriga landets transportförsörjning

Cornelis Harders, Banverket

 BANVERKET



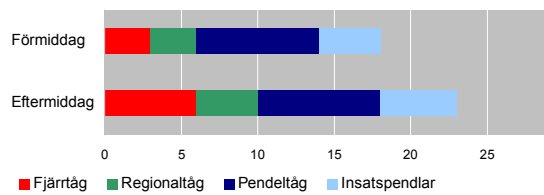
Samma antal spår sedan 1871

- Järnvägen till Stockholm söderifrån färdigställdes 1871. Banan byggdes redan från början med två spår.
- Inledningsvis gick 10 tåg per dygn på dessa två spår
- Dagens läge på banan tillkom under 1950 talet när tunnelbanan skulle byggas ut.
- Idag går det ca 550 tåg per dygn på dessa två spår!

 BANVERKET

Dagens trafik genom Stockholm

antal tåg från Stockholms central söderut under en maxtimme



Kapaciteten är 24 tåg per timme och riktning,
på eftermiddagen finns endast ett läge i reserv!



Kapacitetsproblem



- Infrastrukturen är störningskänsligt på grund av den höga utnyttjandegraden. Störningar sprider sig lätt till andra tåg och till andra delar av landet.
- Fler tåg får inte plats trots att det finns behov av fler tåg. Tidtabellen kan inte läggas optimalt för de olika tågen.



Störningar



- Störningar i trafiken har olika orsaker.
- 58 % av antalet inställda pendeltåg berodde på fel i infrastrukturen under år 2005.
- Varje problem som uppstår innebär stora följd effekter även för tåg som inte direkt berörs av störningen.
- Den samhällsekonomiska kostnader för förseningar i Stockholms pendeltågstrafiken har av Transek bedömts vara ca 1 miljard kronor per år.



Minskade störningar

- Ökad kapacitet minskar risk för förseningar
- Ökad kapacitet minskar risken att andra tåg drabbas
- Ökad kapacitet minskar risk för att förseningar sprider sig ut i landet



Önskan om fler tåg och bättre tidtabeller

Trängsel finns även *på* tågen

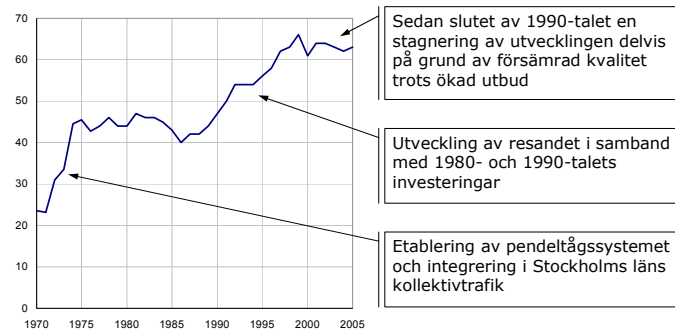


- Resenärer står i pendeltågen över relativt långa sträckor. Detta beror till stor del på ojämna intervaller mellan tågen och den låga pålitligheten med försenade tåg och inställda avgångar.
- Det förekommer regelbundet att resenärer får stå på längre sträckor i regionaltågstrafiken.



Resandet med Stockholms pendeltåg

antal påstigande (miljoner per år)



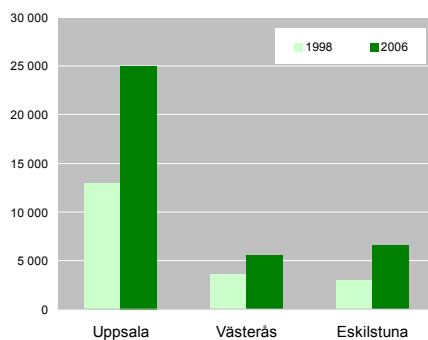
Pendeltågsresandet fortsätter öka

- Regionplanen anger en stark tillväxt runt pendeltågs-linjerna; 5 av 7 regionala kärnor ligger vid pendeltågsstationer.
- Prognoser pekar på en tillväxt av resandet med ca 50% från år 2000 till år 2015 och en fördubbling av antalet resenärer till år 2030.
- År 2015 kommer att finnas ett behov av att köra mellan 18-20 pendeltåg per timme och riktning genom centrala Stockholm, för år 2030 uppskattas behovet till mellan 22-24 tåg (enligt SL:s egna bedömningar), idag går det 13 pendeltåg under maxtimmen.



Regionaltågsresandet växer snabbt

Antal på- och avstigande per dygn en höstdag



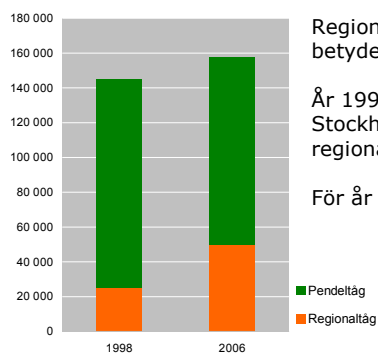
I stort en fördubbling av resandet till och från dessa stationer sedan 1998

Siffrorna för 2006 är preliminära



Resandet på Stockholms central

Antal påstigande under en höstdag



Regionaltågsresandet ökar i betydelse!

År 1998 var en av 6 resenärer på Stockholms central en regionaltågsresenär.

För år 2006 är detta nästan en av 3!

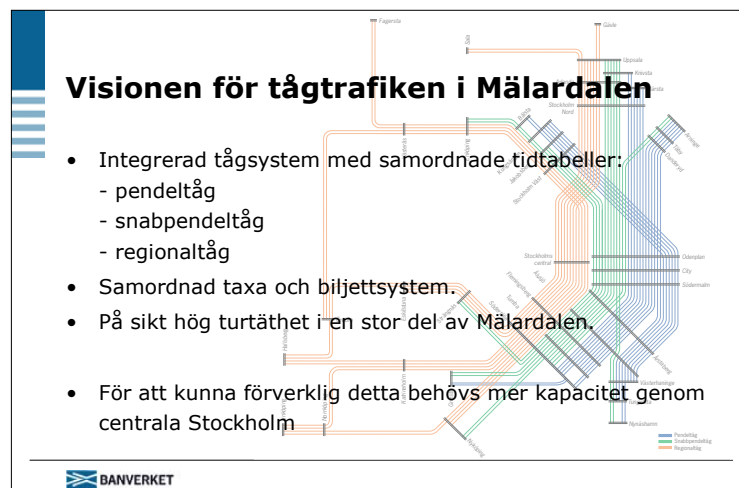
Värdet för pendeltågen år 2006 är från år 2005



Regionaltågen behöver bli fler

- För att den regionala utvecklingen i Mälardalen ska förstärkas krävs en ökad satsning på regionaltågstrafiken.
- Endast tågtrafiken kan ge restider som innebär ökad integrering i Mälardalen.
- Och redan nu är tågen delvis överbelastade.
- Förbindelserna behöver utvecklas: Flera avgångar och fler resmöjligheter.





Fjärrtågstrafiken

- Det finns marknadspotential för utökad fjärrtågstrafik i relation till Stockholm, främst mot Göteborg och Malmö.
- Det finns en marknad för snabba persontåg i Sverige (över 200 km/h).
- Götalandsbanan/Ostlänken är en del i detta.
- Dessa tåg behöver hög framkomlighet hela vägen in till Stockholm.



Spåren i Stockholmsområdet

betydelsen för övriga landets transportförsörjning

Utformning av Stockholmsregionens trafiklösning är av strategisk betydelse för hela landets transportförsörjning.

En kapacitetsförstärkning i centrala Stockholm gör att tågtrafiken i såväl *pendel-, regional- och fjärrtågssystemet* kan utvecklas



BILAGA 5

Bilder som visades av Karin Brundell Freij, Lunds universitet, under hennes presentation vid den offentliga utfrågningen om trafiklösningar för Stockholmsregionen

LUNDS UNIVERSITET





Trängselskatten

– effekter på trafik, miljö, regionutveckling

Karin Brundell Freij
Trafik & Väg, LTH, Lunds Universitet
(WSP Analys & strategi)

LUNDS UNIVERSITET



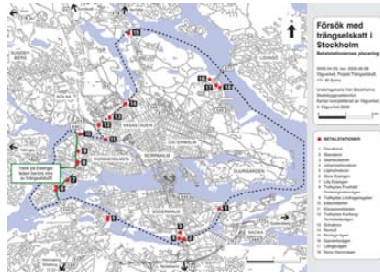
Egentligen...

- Orimligt att utvärdera trängselskattesystemets effekter utan att definiera intäktsanvändningen
- Man bränner inte upp pengarna (väl?)
- Varje tänkbar användning har effekter på trafik/miljö/regional utveckling



I huvudsak den gamla vanliga visan...

- God måloppfyllelse
- Få/små negativa
sidoeffekter
- (Samhälls)ekonomiskt klokt
- Framgångsrikt (modigt!)
försök
- Rimligt med permanentning



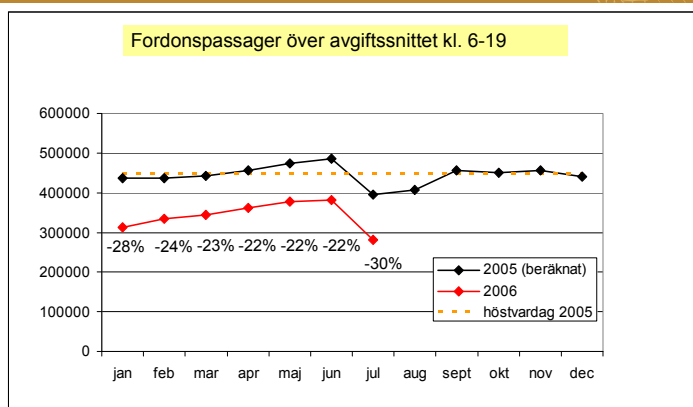
Målen har väsentligen uppfyllts

- 10 - 15 % mindre trafik till/från innerstaden
 - Blev 20-25%
- Ökad framkomlighet
 - Kötiderna ner 30-50%, utom Essingeleden
- Minskade utsläpp
 - 14% mindre i innerstaden; 2,5% i länet
- Invånarna ska uppleva att stadsmiljön förbättras
 - Något oklart – svårt att definiera och mäta
 - Några indicier finns



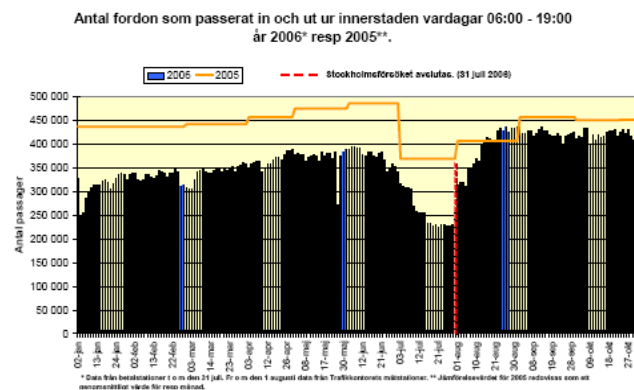
TRAFIK

Effekterna stabila under försöket:
-22% över snittet

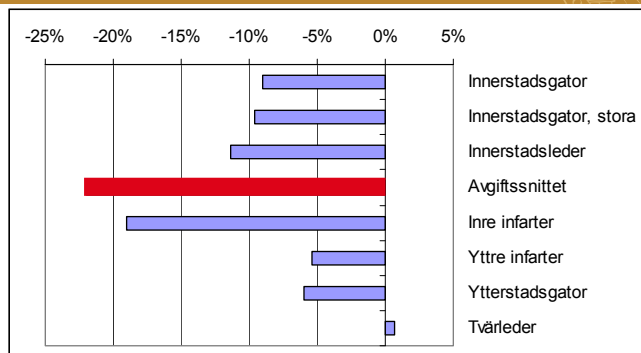




... trafiken återgick *nästan* helt efteråt...

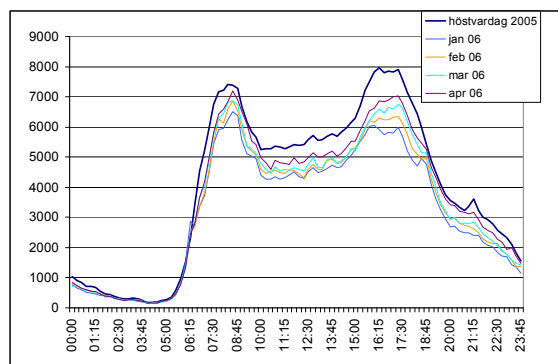


Mindre trafik även långt ut och längre in



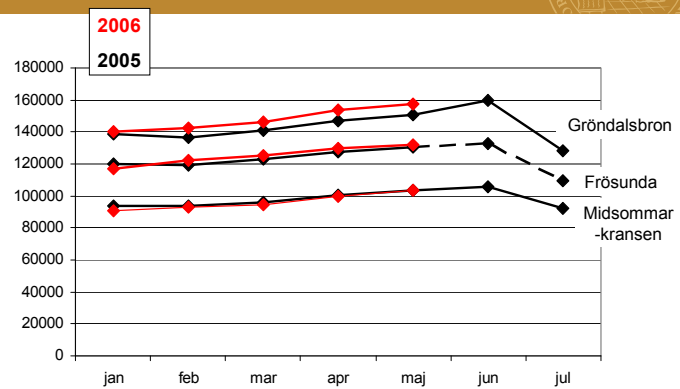
LUNDS UNIVERSITET

Lika stor procentuell förändring efter avgiftstid – komplex system

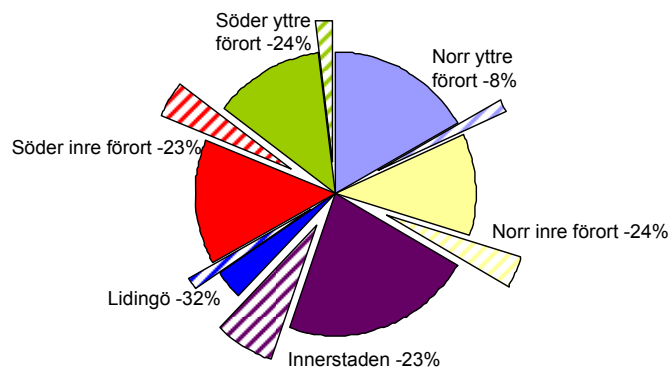


LUNDS UNIVERSITET

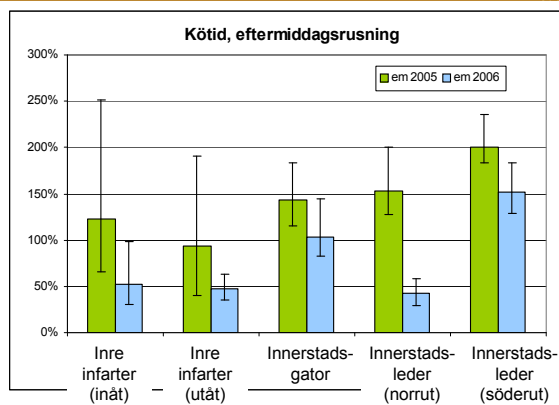
Oväntat liten ökning på E4-Essingeleden



Berörd biltrafik (minskning) från olika områden

Bilresor under avgiftstid med start eller mål i innerstaden

Halverade kötider – stabilare restider



LUNDS UNIVERSITET



MILJÖ

LUNDS UNIVERSITET



Minskade utsläpp från trafiken

- Minskningen av koldioxidutsläpp i proportion med trafikarbetet
- stor för att vara en enskild åtgärd
- Men lokala vägavgifter är (naturligtvis) ingen kraftfull CO2 åtgärd



Innerstaden
9-14 % minskning

Storstockholm
2-3 % minskning



Minskade utsläpp (HC,NOx, PM) ger bättre hälsa

- Utsläppen minskar "på rätt ställe"
- -3%utsläpp, men
- -6%immission (hälsa)
- Enligt nya rön sparas upp mot 30 förtida dödsfall (cirka 300 levnadsår/år)



Buller – ingen större effekt

- Cirka 1 dBA, som mest 2 dBA
- 3 dBA gräns för att höras – skulle kräva halvering av trafiken
- Men de som störs av bullret blir färre

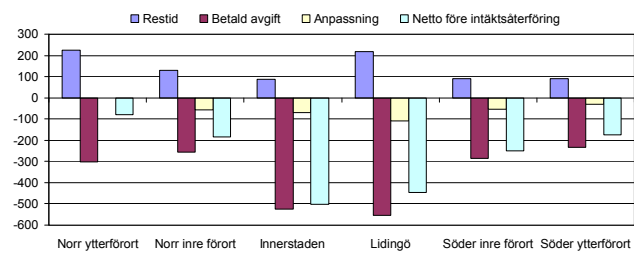


Stadsmiljömålet svårtolkat

- Svårt definiera "god stadsmiljö"
- Svårt att mäta
- Otur med väderförhållanden
- Alla faktorer kan inte förbättras genom försöket
- Upplevd luftkvalitet, bilframkomlighet och trafiktempo bättre
- Upplevd trygghet, buller oförändrat



NÅGOT gör innerstadsbor oväntat positiva. Kanske bättre stadsmiljö?





REGIONAL UTVECKLING



Särskilda metodsvårigheter

- För kort försök för relevanta **observationer**
- **Modellerna** förutsätter
minskad trafik=minskad tillgänglighet=minskad attraktivitet

I verkligheten kan

- avgift+minskad trängsel betyda bättre tillgänglighet för vissa, och sämre för andra
- minskad trängsel vara en attraktionsfaktor i sig



Effekterna för länsinvånarna små sett över länet

- Bilresorna som minskat motsvarar ca 2 % av invånarnas alla resor i länet en vardag
...och drygt 4 % av alla bilresor



Markanvändning, Näringsliv & handel

- Generellt inga påvisbara effekter på detaljhandeln – inte heller små butiker i gatulägen
- Marginell påverkan på lokalisering, bostadspriser och regional ekonomi jämfört med konjunktur, befolkning osv
- Påverkan på hushållens köpkraft försumbar



Viktiga politiska frågor för framtiden

- Vilket kollektiv skall äga beslutet? (Stat, region, kommun)
- Vilket kollektiv skall få nytta av intäkterna?
- I vilken form?

2004/05:RFR1	TRAFIKUTSKOTTET Transportforskning i en föränderlig värld
2004/05:RFR2	NÄRINGSUTSKOTTET Statens insatser för att stödja forskning och utveckling i små företag Rapport till riksdagens näringsutskott
2004/05:RFR3	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Nationella minoriteter och minoritetsspråk
2004/05:RFR4	SKATTEUTSKOTTET Skatteutskottets offentliga seminarium om skattekonkurrensen den 15 mars 2005

2005/06:RFR1	JUSTITIEUTSKOTTET Brottsskadeersättning och skadestånd på grund av brott. Undersökning av skillnader mellan beslutad brottsskadeersättning och av domstol sakprövat skadestånd
2005/06:RFR2	JUSTITIEUTSKOTTET Särskild företrädare för barn Uppföljning om tillämpningen av lagen (1999:997) om särskild företrädare för barn
2005/06:RFR3	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Förutsättningarna för småskalig livsmedelsproduktion – en uppföljning
2005/06:RFR4	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Regeringsmakt och kontrollmakt. Offentligt seminarium tisdagen den 15 november 2005 anordnat av konstitutionsutskottet
2005/06:RFR5	KULTURUTSKOTTET Statsbidrag till teater och dans En uppföljning av pris- och löneomräkningens konsekvenser
2005/06:RFR6	UTRIKESUTSKOTTET Utrikesutskottets uppföljning av det multilaterala utvecklingssamarbetet
2005/06:RFR7	TRAFIKUTSKOTTET Sjöfartsskydd En uppföljning av genomförandet av systemet för skydd mot grova våldsbrott gentemot sjöfarten
2005/06:RFR8	UTRIKESUTSKOTTET Vår relation till den muslimska världen i EU:s grannskapsområde
2005/06:RFR9	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga utfrågning om elmarknaden den 18 maj 2006

- 2006/07:RFR1 FINANSUTSKOTTET
En utvärdering av den svenska penningpolitiken
1995–2005
- 2006/07:RFR2 UTRIKESUTSKOTTET OCH
MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET
Offentlig utfrågning den 12 december 2006 om en gas-
ledning i Östersjön – fakta om projektet – internationell
rätt – tillvägagångssätt vid tillståndsprövning
- 2006/07:RFR3 TRAFIKUTSKOTTET
Trafikutskottets uppföljning av flyttning av fordon