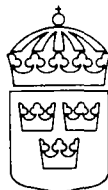


# Regeringens proposition 1993/94:86



Finansiering av vissa väginvesteringar i  
Stockholms län m.m.

Prop.  
1993/94:86

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 13 januari 1994

*Bengt Westerberg*

*Mats Odell*  
(Kommunikationsdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag till statliga lånegarantier om totalt 11 500 miljoner kronor i prisnivån januari 1992 för fortsättningen av förberedelsearbetet med och utbyggnaden av vissa vägprojekt i Stockholms län m.m.

Vidare läggs fram förslag att låta Vägverket ta i anspråk de lån som Stockholmsleder AB tar upp och vidareförmedlar till Vägverket för att finansiera de förberedelser och utbyggnader av vissa vägprojekt som omfattas av Riksgäldskontorets bemyndigande att teckna statlig borgen.

Regeringen föreslår även att riksdagen bemyndigar regeringen att medge att Vägverket får belasta anslaget Byggnade av vägar med 80 miljoner kronor för att påbörja förberedelsearbetet för utbyggnaden av vägsystemet i Göteborg i enlighet med den slutliga uppgörelsen om trafik och miljö i Göteborgsregionen.

1	Förslag till riksdagsbeslut . . . . .	3
2	Ärendet och dess beredning . . . . .	4
2.1	Storstadsförhandlingarna . . . . .	4
2.1.1	Ringens och Yttre tvärleden enligt Dennis II . . .	5
2.1.2	Investeringar i kollektivtrafik enligt Dennis II . . . . .	8
2.1.3	Miljöåtgärder och övriga väganknutna in- vesteringar enligt Dennis II . . . . .	10
2.2	Vägverkets rapport med framställning om annan finansiering av den statliga väghållningen – Förslag rörande vägavgifter m.m. . . . .	12
2.3	Departementspromemoria om en lag om vissa väg- tullar i Stockholms län . . . . .	12
2.4	Länsstyrelsens och kommunernas redovisning enligt 6 kap. 2 § naturresurslagen och remissinstansernas synpunkter på redovisningen . . . . .	13
2.4.1	Bakgrund . . . . .	13
2.4.2	Kommunernas redovisning . . . . .	14
2.4.3	Länsstyrelsens redovisning och remissyn- punkterna på redovisningen . . . . .	14
3	Garantier för vissa väginvesteringar i Stockholms län . . . . .	20
3.1	Kostnader och intäkter för avgiftsfinansierade pro- jekt enligt Dennis II . . . . .	20
3.1.1	Av Vägverket reviderade intäktsberäkningar av vägtullar . . . . .	21
3.1.2	Av Vägverket reviderade kostnadsberäk- ningar för vägprojekten . . . . .	22
3.2	Behov av statliga lånegarantier . . . . .	23
3.3	Garantier . . . . .	24
3.4	Vägtullar . . . . .	28
3.5	Skydd för Ulriksdal-Haga-Brunnsviken samt Södra och Norra Djurgården . . . . .	29
4	Förberedelsearbetet för nya vägar i Göteborg . . . . .	30
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 13 januari 1994 . . . . .	32

## Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner det som regeringen förordar om garantier för vissa väg-investeringar i Stockholms län (avsnitt 3.3),
2. godkänner det som regeringen förordar om utbetalning av medel för utbyggnad av kollektivtrafikens infrastruktur i Stockholms län (avsnitt 3.3),
3. godkänner det som regeringen förordar om att vägtullar skall finansiera utbyggnaden av vissa vägprojekt i Stockholms län m.m. (avsnitt 3.4),
4. bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret teckna statlig borgen för förberedelsearbete och byggande av projekten Fors-Jordbro, Haningeleden 2:1, Haningeleden 2:2, Haningeleden 4, Häggviksleden, Söderhall-Rösa, Norra länkens förlängning, Södra länken, inom en ram om högst 9 000 miljoner kronor i prisnivån januari 1992 (avsnitt 3.3),
5. bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret teckna statlig borgen för förberedelsearbete för övriga vägprojekt och marklösen inom en ram om högst 1 000 miljoner kronor i prisnivån januari 1992 (avsnitt 3.3),
6. bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret för utvecklingen av avgiftssystemet och övriga väganknutna miljöinvesteringar teckna statlig borgen inom en ram om högst 1 500 miljoner kronor i prisnivån januari 1992 (avsnitt 3.3),
7. bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret justera ovan givna garantier med tillkommande räntekostnader för upptagna lån samt beräknade behov av justeringar för prisökningar i samhället (avsnitt 3.3),
8. bemyndigar regeringen att låta Vägverket sätta sig i skuld för de lån som Stockholmsleder AB tar upp och vidareförmedlar till Vägverket för att finansiera de förberedelser och utbyggnader av vissa vägprojekt i Stockholms län som omfattas av Riksgäldskontorets bemyndigande att teckna statlig borgen (avsnitt 3.3),
9. bemyndigar regeringen att låta Vägverket belasta sjätte huvudtitelns ramanslag Byggande av vägar med 80 miljoner kronor för att påbörja förberedelsearbetet för utbyggnaden av vägsystemet i Göteborg i enlighet med den slutliga uppgörelsen om trafik och miljö i Göteborgsregionen (avsnitt 4).

### 2.1 Storstadsförhandlingarna

År 1990 tillkallades tre förhandlare för de tre storstadsregionerna med uppdrag att tillsammans med berörda parter skapa överenskommelser om trafiksystemen i resp. region. Syftet var att i dessa regioner förbättra miljösituationen, öka tillgängligheten samt skapa bättre förutsättningar för utveckling.

Överenskommelser redovisades av de tre förhandlarna i januari 1991. För Stockholm var uppgörelsen preliminär och förutsatte kompletterande beslut från de regionala parterna. En slutgiltig överenskommelse i Stockholm redovisades för regeringen i september 1992. Även i Göteborg och Malmö var uppgörelserna preliminära. För Göteborgsregionen har en slutlig överenskommelse träffats i juni 1993. Uppgårelsen har godkänts av berörda kommuner. För Malmöregionen träffades en överenskommelse med berörda parter i juni 1992.

De preliminära överenskommelserna redovisades för riksdagen våren 1991 i propositionen Näringspolitik för tillväxt (prop. 1990/91:87). Riksdagen uttalade sig positivt om de tre uppgörelser som träffats (bet. 1990/91:TU24, rskr. 1990/91:286). Riksdagen ansåg att ett fullföljande av uppgörelserna skulle leda till att en angelägen utveckling främjades varför det var angeläget att uppgörelserna kunde genomföras. Riksdagen medgav att sammanlagt 5,5 miljarder kronor fick tas i anspråk av anslaget Investeringar i trafikens infrastruktur för ett fullföljande av överenskommelserna under förutsättning att syftet med uppgörelserna kunde uppnås i sina huvuddrag.

De slutliga överenskommelserna om trafiken i Stockholm (Dennis II) och Malmö samt en lägesbeskrivning av förhandlingsläget i Göteborg redovisades för riksdagen i prop. 1992/93:100 bil. 7. Innehållet i Dennis II redovisas nedan.

Stockholms- och Göteborgsöverenskommelserna innehåller båda vägobjekt som enligt överenskommelserna skall lånefinansieras och betalas med vägtullar. Överenskommelserna innebär att infartstullar i kombination med tullar på vissa nya leder skall användas så att en påtaglig dämpning av biltrafiken uppnås i innerstadsområdena.

Riksdagen beslutade den 17 december 1992 (prop. 1992/93:132, bet. 1992/93:TU11, rskr. 1992/93:152) att bemyndiga regeringen att låta Riksgäldskontoret ställa garantier för förberedelsearbeten för utbyggnaden av trafikleder i Stockholmsregionen för högst 600 miljoner kronor.

Riksdagen beslutade vidare den 9 juni 1993 (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) att bl.a. bemyndiga regeringen att låta Vägverket ta i anspråk 500 miljoner kronor från anslaget Byggande av vägar för investeringar på Södertörnsleden och väg E 18, delen Söderhall-Rösa.

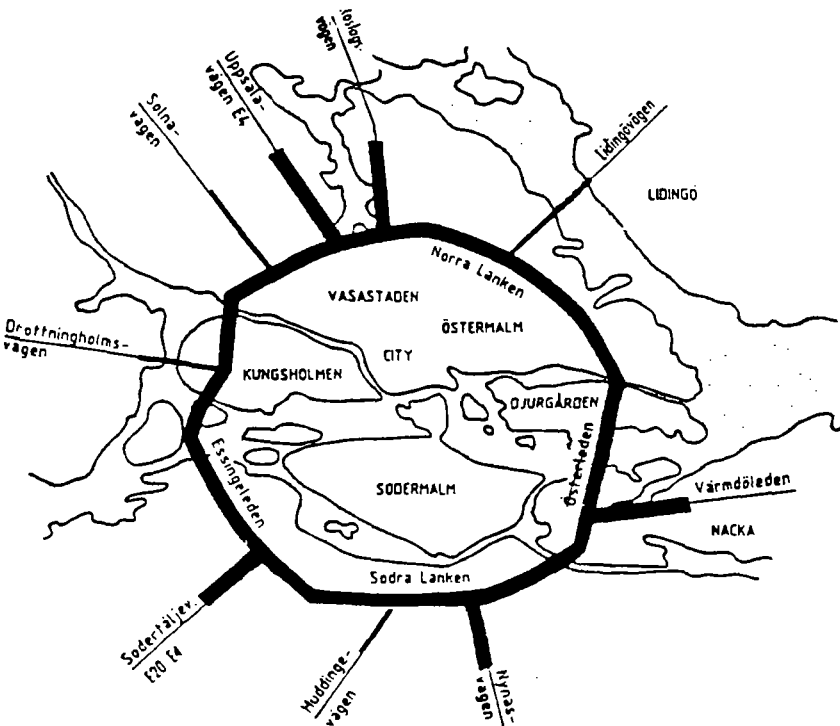
Regeringen redovisade innehållet i den slutgiltiga överenskommelsen om trafik och miljö i Stockholmsregionen (Dennis II) för riksdagen i budgetpropositionen år 1993 (prop. 1992/93:100 bil. 7). Av redovisningen framgår att överenskommelsen omfattar program och planer för investeringar i kollektivtrafiken om ca 15,8 miljarder kronor, i trafikleder om ca 18,2 miljarder kronor samt i övriga väganknutna investeringar 1,9 miljarder kronor i prisnivån januari 1992.

Utbyggnaden av trafiklederna, en komplett ringled runt innerstaden och en yttre tvärled, samt miljöförbättrande åtgärder i Stockholms inner- och ytterstad, ett stornät för busstrafiken i innerstaden och infartsparkeringar är enligt överenskommelsen avsedda att helt finansieras genom tullar på biltrafiken.

### Ringen

Utbyggnaden av en ringled runt innerstaden innebär att de befintliga delarna Essingeleden och Norra länken kompletteras med tre länkar, Norra länkens förlängning (Norrtull-Lidingövägen), Österleden (Lidingövägen-Frihamnen-Värmdöleden) och Södra länken (Värmdöleden-Sickla kanal-Årsta partihallar). Av figur 2.1.1 framgår Ringen runt Stockholms innerstad, dess delar och viktigaste tillfartsleder. Utbyggnaden av de kompletterande delarna av Ringen skall enligt upp-

Figur 2.1.1 Ringen runt Stockholms innerstad



görelsen till största delen ske i tunnlar. Byggandet var planerat att påbörjas år 1993 och den sista etappen på Ringen beräknades öppnas för trafik år 1998.

*Norra länkens förlängning* planeras med tre körfält i varje riktning, varvid merparten av vägsträckningen förläggs i tunnel. Trafikplatserna vid Norrtull och Roslagstull förläggs under mark. Trafikplatsen vid Lidingövägen planeras antingen vid Storängsbotten eller vid Värtan.

*Österleden* planeras med tre körfält i varje riktning i tunnel från Lidingövägen under Gärdet, Djurgården och Saltsjön.

*Södra länken* planeras till största delen som tunnel under Hammarbyhöjden, Johanneshov och Årsta. Trafikplatserna vid Årsta, Johanneshov och Nynäsvägen läggs under mark. Trafikplatserna vid Årstälänken och Sickla läggs helt eller delvis i öppet läge.

### *Yttre tvärleden*

Yttre tvärleden är en yttre förbifarts- och tvärled från Fors i Haninge kommun i söder till Rösa i Norrtälje kommun i norr. Yttre tvärleden består av följande delar; Fors-Jordbro, Södertörnsleden, Västerleden, Bergslagsplan-Hjulsta, Hjulsta-Häggvik, Norrortsleden och Söderhall-Rösa. Av figur 2.1.2 framgår Yttre tvärledens sträckning och dess olika delar.

Väg 73 byggs om på delen *Fors-Jordbro*. Den nya sträckningen utgörs av en 9 km lång förbifart förbi Västerhaninge och Jordbro och utformas som en 6,5 km lång motorväg med smal mittremsa och en 2,5 km lång motortrafikled. Förbifarten omfattar även tre trafikplatser.

*Södertörnsleden* består av delsträckorna Haningeleden 1, 2 och 4 samt Botkyrkaleden, totalt 16,2 km ny väg. Haningeleden del 3 är redan byggd och de nu planerade delsträckorna kommer att ansluta till denna led. Haningeleden 4 och 2 planeras för två körfält. Haningeleden 1 planeras också huvudsakligen som en väg med 2 körfält men med ca 700 m fyrfältig väg. Botkyrkaleden avser en ny sträckning på delen Masmö-Flemingsberg. Vägen planeras för fyra körfält.

*Västerleden* planeras som en 10,4 km lång fyrfältig motorväg mellan Kungens kurva och Bergslagsplan. Leden planeras att huvudsakligen förläggas i tunnel, totalt ca 7,8 km. Därtill kommer tre broar över Mälarens vatten och trafikplatser under jord.

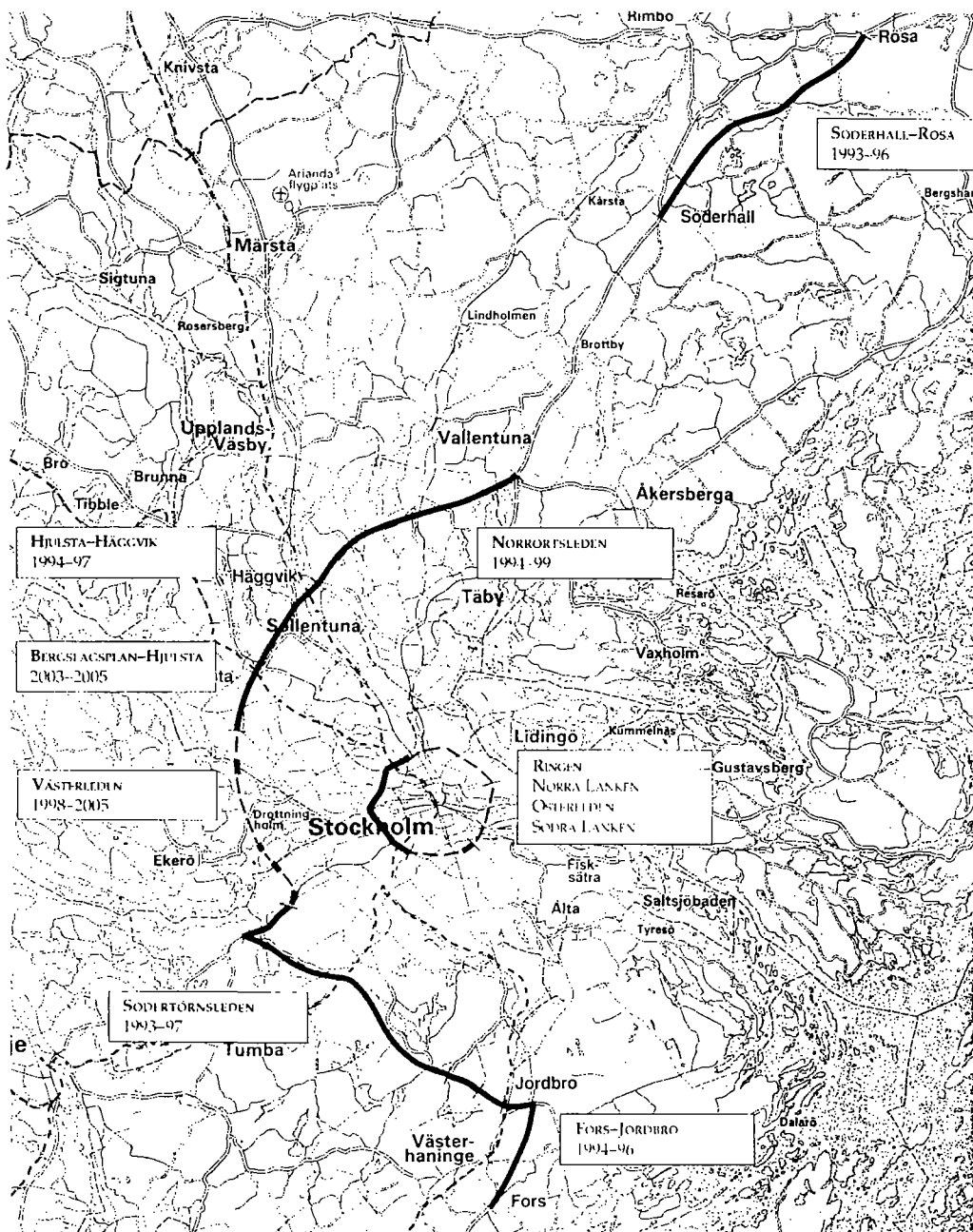
*Bergslagsplan-Hjulsta-Häggvik* planeras som motorväg mellan Bergslagsplan via ny trafikplats vid Hjulsta vid E 18 till Häggvik vid E 4.

*Norrortsleden* planeras som väg med fyra körfält från Häggvik via Edsberg till Täby Kyrkby. Från Täby Kyrkby till Rosenkälla vid E 18 byggs tvärleden 13 m bred. Norrortsleden består av etapperna Häggviksleden, Edsberg-Täby Kyrkby samt Täby Kyrkby-Rosenkälla.

*Söderhall-Rösa* utgör en ny motorväg mellan Söderhall och Rösa på väg E 18. Riksdagen har i avvaktan på beslut om lånegarantier m.m. beslutat (bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) att delsträckorna Söderhall-Rösa samt del av Södertörnsleden bör finansieras inom ramen för anslaget Byggande av vägar. När staten beslutat om garantier för

utbyggnaden av trafiklederna i Stockholm skall ianspråkta anslag Prop. 1993/94:86 omvandlas till lån och medlen återbetalas till anslaget Byggande av vägar.

Figur 2.1.2 Yttre tvärleden förbi Stockholm med tidsplan enligt Dennis II



Regeringen redovisade i budgetpropositionen år 1993 (prop. 1992/93:100 bil. 7) för riksdagen innehållet i den slutliga uppgörelsen som parterna i Stockholmsregionen träffade den 29 september 1992. Av redovisningen framgick att Dennisöverenskommelsens kollektivtrafikdel omfattade investeringar för 15,8 miljarder kronor i 1992 års prisnivå.

Regeringen beslutade i januari 1993 om utbetalning av det särskilda statsbidraget till Stockholmsregionen för investeringar i trafikens infrastruktur som var avsett för investeringar i kollektivtrafiken. Under våren påbörjades utbetalningen av medel till Stockholms läns landsting, som ansvarar för investeringar i tunnelbanan, snabbspårvägen och Roslagsbanan. Under våren gavs även Banverket rätt att påbörja utbyggnaden av dubbelspåret mellan Älvsjö och Västerhaninge.

Utbyggnaden och förberedelsearbetet för kollektivtrafikprojekten inom ramen för Dennisöverenskommelsen har således redan påbörjats och i vissa fall kommit en bra bit på väg.

I det följande lämnar regeringen för riksdagens kännedom en redogörelse för de olika kollektivtrafikprojekten som ingår i Dennisöverenskommelsen.

### *Nya järnvägsspår*

**Nya spår Stockholm C-Årsta:** En nödvändig förutsättning för utbyggnaden av såväl snabbtågssystemet för fjärrtrafiken som för regionaltågen i Stockholmsregionen och Mälardalen, är ökad spårkapacitet mellan Stockholm C och Årsta. Projektet finansieras helt med statliga medel och är kostnadsberäknat till ca 1 600 miljoner kronor.

**Genomförandeläget:** Projektet är kraftigt försenat på grund av svårigheten att finna en bra utformning av spåret i ytläge med hänsyn till stadsbilden och intrånget på Riddarholmen. En förläggning av spåret i tunnel finns det inte ekonomiska resurser för. För närvarande övervägs ett alternativ med spåret i ytläge men där vissa delar av centralbrons vägutrymme tas i anspråk.

**Dubbelspår Kallhäll-Kungsängen:** Kapaciteten på sträckan Kallhäll-Kungsängen är otillräcklig. För att kunna utöka lokaltågtrafiken till kvartstümestrafik och samtidigt trafikera banan med en ökad mängd regionaltåg och snabbtåg måste banans kapacitet byggas ut. Kostnaden för utbyggnaden är beräknad till ca 1 248 miljoner kronor.

**Genomförandeläget:** Utbyggnaden av banan blir försenad. Kommunen arbetar med två olika detaljplaneförslag varav ett överensstämmer med Banverkets önskemål om banans sträckning.

**Nynäsbanan:** För att förbättra kollektivtrafikens standard i riktning mot Nynäshamn ingår en utbyggnad av sträckan Älvsjö-Västerhaninge till dubbelspår och en upprustning av sträckan Västerhaninge-Nynäshamn i Dennisöverenskommelsen. Utbyggnaden ger möjlighet till ökad turtäthet, bättre regularitet och kortare restid på pendeltågen. Investeringen beräknas till ca 775 miljoner kronor.



**Genomförandeläget:** Upprustningen av spåren på sträckan Västerhaninge–Nynäshamn är färdig. För närvarande pågår arbetet med utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Älvsjö–Västerhaninge.

### *Upprustning, utbyggnad och förnyelse av tunnelbanan*

**Upprustning och förnyelse:** Tunnelbanan skall rustas upp och förbättras till en total kostnad om ca 6 400 miljoner kronor. En betydande del av investeringen utgör utbyte av tunnelbanevagnar. Kostnaden för detta beräknas till ca 4 000 miljoner kronor under perioden 1992–2005 och finansieras till största delen av landstinget i Stockholms län.

Förutom nya tunnelbanevagnar omfattar förnyelsen av tunnelbanan reinvesteringar i banor, konstbyggnader och trafikledningssystem. Kostnaden för reinvesteringar i infrastrukturen har beräknats till ca 2 400 miljoner kronor.

**Genomförandeläget:** Upprustning och förnyelse av tunnelbanan fram till nu genomförs helt enligt ambitionen i Dennisöverenskommelsen. SL bedömer att genomförandet fr.o.m. år 1994 kommer att ske i en något snabbare takt.

**Utbyggnad Hjulsta–Barkarby:** Barkarby kommer att få ett strategiskt läge i Stockholmsregionen när utbyggnaden av projekten i Dennisöverenskommelsen är genomförda. Barkarby kommer då att ligga mitt i skärningspunkten mellan E 18, Yttre tvärleden och Västeråsbanan. Därför planeras tunnelbanan att förlängas till Barkarby station när en station för fjärr- eller regionalståg har etablerats där. Utbyggnaden av tunnelbanan beräknas ske i slutet av 1990-talet. Kostnaden för projektet är beräknad till ca 290 miljoner kronor.

**Genomförandeläget:** En förlängning av tunnelbanan från Hjulsta till Barkarby förutsätter enligt Dennisöverenskommelsen att en station för fjärr- eller regionalståg etableras vid Barkarby. SL gör bedömningen att det finns goda förutsättningar att träffa en överenskommelse om etableringen av en sådan station. Den förberedande planeringen av projektet pågår i en takt som medger att genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden kan ske enligt överenskommelsen. Ett antal olika alternativa utformningar studeras för närvarande.

### *Utbyggnad och upprustning av Roslagsbanan*

För att förbättra kollektivtrafikförsörjningen i Storstockholms nordostsektor innehåller Dennisöverenskommelsen en kraftfull modernisering av Roslagsbanan. Moderniseringen syftar till minskade restider, högre turtäthet, bättre regularitet och komfort. Det sker bl.a. genom utbyggnad av dubbelspår och mötesspår samt en ny bro över Stocksundet. Totalt beräknas moderniseringen av banan kosta 611 miljoner kronor.

**Genomförandeläget:** Genomförandet har hittills skett i planerad takt. Utbyggnaden av dubbelspår och mötesspår har avslutats under år 1993. Byggandet av en ny bro över Stocksundet är en strategisk investering

### *Utbyggnad av snabbspårväg*

En snabbspårväg är planerad för att skapa effektiva tvärförbindelser. Dennisöverenskommelsen innehåller två etapper av en snabbspårväg, dels etappen Gullmarsplan-Liljeholmen-Alvik, dels etappen Årsta-Älvsjö. Kostnaden för utbyggnaden av de två första etapperna har beräknats till 2 057 miljoner kronor. Det finns även förslag till en vidare utbyggnad av en snabbspårväg dels mellan Slussen-Hammarby Sjöstad, dels mellan Alvik-Bromma flygfält och vidare mot nordost. För delen norr om Alvik och Slussen-Hammarby Sjöstad saknas finansiering.

**Läget:** Planeringen av snabbspårvägen är något försenad. Trafiken kan komma igång först i slutet av år 1997 jämfört med planerad trafikstart år 1996. Under hösten 1993 har bygghandlingar tagits fram för sträckan Gullmarsplan-Liljeholmen. För sträckan Liljeholmen-Alvik har planeringsarbetet kommit så långt att ett ställningstagande krävs för sträckning över Stora Essingen och anslutningen till Alvik.

### **2.1.3 Miljöåtgärder och övriga väganknutna investeringar enligt Dennis II**

#### *Miljövänliga bussar - stornät för kollektivtrafiken*

När Stockholms innerstad avlastas från biltrafik, till följd av investeringar i vägar och kollektivtrafik samt att vägtullar införs, beräknas biltrafiken minska i innerstaden. Det ger möjlighet för kollektivtrafiken att förbättra sin framkomlighet. Därför planerar Stockholms kommun och SL tillsammans utbyggnaden av ett stornät för busstrafiken i Stockholms innerstad. Åtgärder i gatusystemet finansieras helt genom vägtullar och SL ansvarar för anskaffningen av miljövänliga bussar.

**Genomförandeläget:** Planeringen och utbyggnaden av ett stornät för busstrafiken i Stockholms innerstad pågår sedan år 1992. Upphandling av ett informationssystem för stornätet har påbörjats. Stockholms kommun och SL har under åren 1992 och 1993 förskottat 25 miljoner kronor för stornätsuppbyggnaden.

SL har anpassat sin budget för inköp av miljövänliga bussar till Dennisöverenskommelsens resursplan. Under år 1993 levererades 20 nya etanolbussar till SL för innerstadstrafiken. Två nya hybridbussar levereras till SL under hösten och ytterligare sex stycken är beställda. Under år 1994 kommer ytterligare ett 30-tal etanolbussar att kunna sättas i trafik.

För att förbättra möjligheten till infartsparkering vid införandet av vägtullar planeras infartsparkeringarna att byggas ut. Utbyggnaden sker samordnat med andra åtgärder i trafiksystemet. Enligt Dennisöverenskommelsen skall 230 miljoner kronor avsättas för utbyggnaden av infartsparkeringar. Dessa parkeringar skall finansieras med vägtullar.

**Genomförandeläget:** Enligt uppgörelsen disponeras medel för utbyggnaden av infartsparkeringar först åren 1996–1997. De regionala parterna vill påskynda dessa investeringar. SL har beslutat förskottera 10 miljoner kronor under år 1993. Det innebär att ca 900 parkeringsplatser kan byggas under året. SL har hos landstinget hemställt om 70 resp. 90 miljoner kronor för utbyggnaden under år 1994 resp. år 1995.

### *Miljöåtgärder i Stockholms inner- och ytterstad*

Ett av de tre huvudsyftena med Dennisuppgörelsen är att trafiken i innerstaden skall minska och innerstadsmiljön förbättras. När trafiken minskar i innerstaden kommer även luftföroreningar, buller och trängsel att minska. Enligt länsstyrelsens rapport *Dennis och miljön* kommer biltrafiken i innerstaden att minska med 25 % när Dennispaketet har genomförts. Totalt beräknas biltrafiken öka med 15–30 % i regionen till år 2005 beroende på den ekonomiska tillväxt och den befolkningsökning som beräknas ske i Stockholmsregionen.

När trafiken i innerstaden minskat skapas även förutsättningar för att förbättra den fysiska miljön i city, på malmarna och i ytterstadens bostadsområden. I Stockholms kommun pågår ett arbete som syftar till att ta till vara de utrymmen i gatumiljön som frigörs när biltrafiken minskar. Befintliga gator kan göras smalare. Gatumark kan ersättas med promenadvägar. Stockholms kajer kan till stora delar frigöras från biltrafik och ersättas med gångstråk eller parkområden. Det är även tänkbart att vissa broar i innerstaden kan tas bort till förmån för en öppnare vattenspegel. Ett av syftena med miljöåtgärderna i Stockholms innerstad är att återvinna en del av de ytor som togs i anspråk för bilismen när innerstaden omvandlades under efterkrigstiden. Framkomligheten för kollektivtrafiken förbättras bl.a. genom ett busstomnät.

I dag är vissa bostadsområden kring de mest trafikerade vägarna i Stockholmsregionen bullerstörda. I de fall Dennisöverenskommelsens investeringar i kollektivtrafik eller avlastande vägleder inte kan bidra till minskade bullerstörningar kommer särskilda åtgärder att vidtas som minskar bullerstörningarna. Det gäller bl.a. Nynäsvägen och vissa bostadsområden i Stockholms ytterstad.

## 2.2 Vägverkets rapport med framställning om annan finansiering av den statliga väghållningen – Förslag rörande vägavgifter m.m.

Mot bakgrund av uppgörelserna i Stockholm och Göteborg, vilka förutsätter att vissa väginvesteringar finansieras genom avgifter på väg- och gatutrafiken, uppdrog regeringen den 15 augusti 1991 åt Vägverket att utforma ett i ett längre tidsperspektiv hållbart förslag till kravspecifikation för avgiftssystem för väg- och gatutrafik i storstadsområdena och för de övriga delarna av vägnätet där avgifter kan aktualiseras.

Vägverket lämnade en första avrapportering till Dennisförhandlarna i maj 1992, Rapport om avgifter på biltrafiken. Vägverkets rapport innehöll en redovisning av alternativa intäktssystem för Stockholmsregionen, systemkrav vid upptagning av avgifter från biltrafik samt utvecklingen av teknologi och betalsystem. Vägverket redovisar i rapporten bl.a. sex alternativa lösningar med infartstullar enligt följande: a) enbart vägtullar innanför Ringen – med och utan centrumsnitt, b) enbart tullar utanför Ringen och på Västerleden, c) vägtullar på Ringen, Västerleden och innanför Ringen och vid passage genom centrumsnittet i innerstaden, d) vägtullar på Ringen och innanför Ringen, e) vägtullar innanför Ringen och vid passage genom innerstaden samt f) upprepad betalning i tre snitt utanför Ringen. Vägverket förordade i rapporten alternativen b eller c då endast dessa alternativ kan ge erforderliga intäkter för att finansiera planerade väginvesteringar. Alternativ b kan lösas med befintlig teknik medan alternativ c blir möjlig först när den nya helautomatiska upptagningstekniken kan användas. Vid överenskommelsen i september 1992 fastslogs att mycket talar för alternativ b. Även andra avgiftsalternativ kan dock bli aktuella med den snabba utveckling av tekniken för avgiftsupptagning.

Vägverket överlämnade en redovisning med förslag rörande bl.a. vägavgifter till regeringen i juni 1993. Rapporten innehåller såväl förslag till genomförande av storstadsöverenskommelserna som förslag av mer generell natur. I det följande behandlas enbart frågor av betydelse för storstadsuppgörelsernas genomförande i Stockholms- och Göteborgsregionerna. Regeringen har för avsikt att behandla övriga delar av Vägverkets rapport i ett annat sammanhang.

Vägverket har den 1 september 1993 lämnat kompletterande uppgifter om ekonomiska och finansiella förutsättningar för projektet. De regionala parterna har den 21 september 1993 överlämnat en granskningsrapport beträffande Vägverkets skrivelse.

## 2.3 Departementspromemoria om en lag om vissa vägtullar i Stockholms län

Efter ändring i väglagen (1971:948) år 1988 kan vägobjekt efter regeringsbeslut helt eller delvis finansieras med avgifter från vägtrafikanterna. Detta avser objekt som byggts efter den 1 juli 1988.

Väglagens reglering är tillräcklig när det gäller finansiering av nya vägobjekt med avgifter. Om däremot vägavgift avses tas ut utan att tillräckliga kopplingar mellan avgift och prestation föreligger eller om avgifter avser även äldre vägobjekt är den att betrakta som en skatt och kräver en kompletterande lagstiftning. Inom Kommunikationsdepartementet har utarbetats en promemoria, Lag om vissa vägtullar i Stockholms län – En modell – (Ds 1993:52), med principer för hur en vägtullslag bör byggas upp. Promemorian har remissbehandlats. En reviderad promemoria, med beaktande bl.a. av lämnade remissynpunkter, har upprättats inom Kommunikationsdepartementets rättssekretariat.

## 2.4 Länsstyrelsens och kommunernas redovisning enligt 6 kap. 2 § naturresurslagen och remissinstansernas synpunkter på redovisningen

### 2.4.1 Bakgrund

Regeringen beslutade den 29 oktober 1992 med stöd av 6 kap. 2 § lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. (NRL) att Botkyrka, Danderyds, Ekerö, Haninge, Huddinge, Järfälla, Lidingö, Nacka, Norrtälje, Sollentuna, Solna, Stockholms, Sundbybergs, Täby, Vallentuna, Upplands-Bro och Upplands-Väsby kommuner skulle redovisa hur kommunerna i sin planering enligt plan- och bygglagen (1987:10) avser att tillgodose intressen som rör hushållningen med naturresurser i de områden som berörs av Dennisöverenskommelsen. Redovisningen skulle lämnas till Länsstyrelsen i Stockholms län senast den 1 mars 1993.

Länsstyrelsen skulle också enligt beslutet efter samråd med Stockholms läns landsting redovisa vad Dennisöverenskommelsen som helhet och i överenskommelsen ingående projekt innebär för miljön i regionen, samt hur dessa projekt går att förena med bestämmelserna i NRL om en långsiktigt god hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Redovisningen skulle lämnas till regeringen senast den 1 maj 1993.

De berörda kommunerna överlämnade de begärda redovisningarna till länsstyrelsen, som den 17 maj 1993 kom in med sin redovisning till regeringen. Redovisningen omfattade förutom länsstyrelsens yttrande och berörda kommuners redovisningar, även bl.a. länsstyrelsens rapport nr 1993:6, Dennis och miljön, som innehåller en redovisning av vad Dennisöverenskommelsen som helhet och i överenskommelsen ingående projekt innebär för miljön i regionen.

Länsstyrelsens redovisning remitterades den 7 juli 1993 till ett antal myndigheter. Synpunkter har kommit in från Överbefälhavaren, Överstyrelsen för civil beredskap, Statens räddningsverk, Socialstyrelsen, Folkhälsoinstitutet, Banverket, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Kommunikationsforskningsberedningen (tidigare Transportforskningsberedningen), Byggnadsstyrelsen, Statens fastighetsverk, Sjöfartsverket, Riksrevisionsverket, Boverket, Arbetskyddsstyrelsen, Riksantikvarieämbetet, Statens råd för byggnadsforskning,

### 2.4.2 Kommunernas redovisning

Kommunernas redovisning visar enligt länsstyrelsens rapport att det för närvarande pågår ett omfattande planeringsarbete i syfte att genomföra Dennisöverenskommelsen. Kommunerna för visserligen fram en hel del synpunkter på överenskommelsens olika delar, men länsstyrelsens samlade intryck är att Dennisöverenskommelsens principiella innebörd har stort stöd i kommunerna.

Flera kommuner betonar Dennisöverenskommelsens karaktär av principöverenskommelse och behovet av fortsatta förhandlingar inom ramen för överenskommelsen. En flexibel organisation bör finnas för dialog mellan berörda parter, främst staten och kommunerna.

Mer än hälften av kommunerna anser att åtgärder för att motverka negativa miljöeffekter måste rymmas inom Dennisöverenskommelsen. Flera kommuner uttrycker därför krav på ytterligare utredningar om tunnelloösningar för väg- och järnvägssträckningar. Det gäller främst Stockholms kommun för Getingmidjan och Årstabron, Järfälla kommun för järnvägen Kallhäll-Kungsängen, Haninge kommun för järnvägen förbi Vega, Täby kommun för Norrortsleden öster om Täby Kyrkby, Sollentuna kommun för Norrortsleden i delen Edsberg-Väsjön och Huddinge kommun för Haningeleden vid Orångenområdet. Ekerö kommun anger att några planeringsinsatser från kommunens sida med anledning av Västerleden inte är aktuella.

### 2.4.3 Länsstyrelsens redovisning och remissynpunkterna på redovisningen

#### *Allmänt*

Länsstyrelsen anser att överenskommelsen som helhet är positiv och gagnar länet och dess utveckling.

Det slutförda uppdraget – i kombination med kommunernas redovisningar – ger en god överblick över de frågor som ännu återstår att lösa. Länsstyrelsen bedömer att de flesta av dessa kan lösas på ett bra sätt.

Ett flertal remissinstanser anser att miljökonsekvensbeskrivningen behöver vidgas och fördjupas redan i det övergripande skedet av planeringsprocessen. De långsiktiga effekterna borde jämföras med fler än ett alternativ som grund för en bedömning av om överenskommelsen är förenlig med miljömålen.

Det redovisade underlaget är inte fullständigt och analysmetoderna och många av de förutsättningar och antaganden som de redovisade prognoserna bygger på är osäkra. Vägverket anser t.ex. att möjligheten att tillgodose kommunernas krav på tunnelloösningar borde ha behandlats. Väg- och transportforskningsinstitutet anför att det är en brist att den använda trafikanalysmodellen inte möjliggör en analys av Dennis-

paketets långsiktigt strukturerande effekt på bosättning, näringslivets lokalisering m.m.

Osäkerheterna i beslutsunderlaget förs direkt vidare till de samhälls-ekonomiska lönsamhetskalkylerna och de finansiella kalkylerna. Risken för kostnadsökningar är betydande. Byggforskningsrådet anser därför att en riskanalys som belyser konsekvenserna av samtidig igångsättning av flera stora projekt är nödvändig och vill även se en bedömning av miljöpåverkan i relation till nyttan av investeringarna.

#### *Luftföroreningar, buller, m.m.*

Länsstyrelsen framhåller att bilresandet förväntas öka i länet. Utbyggnaden av kollektivtrafiknätet och införandet av bilavgifter minskar däremot biltrafiken i innerstaden och dämpar ökningen av biltrafikarbetet i länet. Den minskade trafiken i innerstaden leder till lokala förbättringar främst av luftkvaliteten och i vissa fall lägre bulleremissioner. För länet som helhet ökar bullerstörningarna och då främst längs de stora lederna. Den största bullerökningen kan förväntas i vissa i dag relativt ostörda och obebyggda grönområden.

Enligt Statens naturvårdsverk visar länsstyrelsens redovisning av miljökonsekvenser att regionen redan är starkt belastad av luftföroreningar och buller och att av regering och riksdag uppsatta miljömål inte kommer att klaras – oberoende av om Dennispaketet genomförs eller ej. Den vägsatsning som Dennispaketet innebär kommer enligt verket genom miljöbelastning i form av buller och luftföroreningar samt exploatering av värdefull natur-, friluft- och kulturmiljö att ytterligare försvåra måluppfyllelsen.

Väg- och transportforskningsinstitutet påpekar att modellen för uppskattning av vägtrafikens avgasutsläpp har brister. Bristerna verkar i olika riktningar och den sammantagna effekten är svårbedömd. Utsläppen av kolväten (HC) och koloxid (CO) är troligen underskattade.

#### *Parker och grönområden*

Länsstyrelsen anför att Stockholmsregionens markanvändning utmärks av de radiella kommunikationsstråken och den bebyggelse som vuxit fram utefter dessa. Genom att grönområden når långt in i stadsbygden är kontakten mellan bebyggelse och natur betydande. Dessa gröna kilar har också en relativt obruten kontakt ut mot det kultur- och naturlandskap som omger storstaden. Grönområdena har betydelse för människans rekreation, vardagsfrid och hälsa, för bevarande av den biologiska mångfalden, som stadsbyggnadselement, för den kulturella identiteten och genom att den bidrar till klimatförbättring, rening av luft och vatten, stofffiltrering och bullerdämpning. Flera av dessa funktioner förstärks om grönområdena kan hållas samman i det mönster som består av en mosaik av små tätortsnära parker och andra grönområden, grönkilarna och ett grönt bälte på ca 15–25 km avstånd från Stockholms

centrum. Samtliga grönkilar runt Stockholm korsas av projekt i Dennisöverenskommelsen.

Ett flertal remissinstanser, bl.a. Vägverket, Väg- och transportforskningsinstitutet, Kommunikationsforskningsberedningen, Byggforskningsrådet, Boverket, Riksantikvarieämbetet och Naturvårdsverket, anser att länsstyrelsens redovisning fäster alltför liten vikt vid betydelsen av de fysiska intrången och risken för följdexploatering i grönområdena. Infrastrukturutbyggnaden och friluftslivs-, natur- och kulturvårdsområdena redovisas i rapporten var för sig utan helhetssyn och försök till sammanvägning och utvärdering av intrångens effekter på kort och lång sikt.

#### *Berörda hushållningsbestämmelser i NRL om naturvård, friluftsliv och kulturminnesvård*

Länsstyrelsen konstaterar att många av de områden som påverkas av Dennisöverenskommelsen är av stort värde för naturvården, friluftslivet och kulturminnesvården samtidigt som de utgör en del av de samlade grönområdena i regionen. Ibland är dessa områden också av riksintresse enligt 2 kap. 6 § NRL. Dessutom utgör de ibland ekologiskt särskilt känsliga områden enligt 2 kap. 3 § naturresurslagen.

Länsstyrelsen och många remissinstanser bedömer att de projekt, inom ramen för överenskommelsen, som mest berör områden av intresse från nämnda utgångspunkter är Haningeleden genom Hanveden, Västerleden, Norrortsleden genom delar av Täby kommun, Österleden (inkl. Norra Länkens förlängning), samt järnvägsutbyggnaden förbi Riddarholmen och parallellt med Årstabron.

#### *Övriga berörda hushållningsbestämmelser i NRL*

Länsstyrelsen anser att de väg- och järnvägssträckningar som ingår i Dennisöverenskommelsen är av riksintresse enligt 2 kap. 8 § NRL. Vidare berörs även andra hushållningsintressen enligt NRL, bl.a. areella näringar, sjöfart, civil beredskap och räddningstjänst.

Enligt Överstyrelsen för civil beredskap och Statens räddningsverk saknas fullständigt underlag för bedömning av bl.a. transportsystemets lämplighet i frågor rörande befolkningsskydd och risker vid transport av farligt gods i tunnarna. Överbefälhavaren framhåller att förbättringen av möjligheten att passera genom och utanför Stockholmsregionens centrala del mellan de norra och södra förortererna är fördelaktig. Sjöfartsverket konstaterar att förslaget har en positiv inverkan på miljöeffekterna av trafiken från citynära hamnlägen.

#### *Ett miljöanpassat transportsystem*

Länsstyrelsen konstaterar att levnadsstandarden i Sverige har stigit de senaste 100 åren och att den högre standarden bl.a. tas ut i ökat resande



eller i ett boende som leder till ökat resande. Länsstyrelsen anser att bilen är ett i så många sammanhang överlägset transportmedel att det vore till skada för vår välfärd att motverka dess användning. Länsstyrelsens slutsats är att det krävs mycket starka argument för att man inte skall planera för en fortsatt tillväxt av befolkning och av biltrafik.

Byggnadsrådet och Socialstyrelsen framhåller att utredningens utgångspunkter att biltrafiken skall öka kan innebära svårigheter att uppfylla de nationella och regionala miljömålen. Boverket och Väg- och transportforskningsinstitutet anser att överenskommelsen innehåller ett antal positiva element, inte minst bilavgifterna och satsningarna på kollektivtrafik. Den baseras dock alltför ensidigt på dagens förhärskande transportmedel. Satsningen på kollektivtrafik är t.ex. inte stor nog att hindra kollektivresandets andel från att sjunka.

Väg- och transportforskningsinstitutet efterlyser visioner i fråga om alternativa, miljöanpassade transportsystem och en miljöanalys med längre tidsperspektiv än tolv år som möjliggör en bedömning av om överenskommelsen är förenlig med statsmakternas målsättning i fråga om en hållbar utveckling. Boverket saknar överväganden som berör möjligheterna att med alternativa inriktningar i trafik- och bebyggelseplaneringen, avgiftssystem m.m. på lång sikt miljöanpassa transportsystemet som helhet. Även Naturvårdsverket anser att det krävs omfattande, målmedvetna satsningar av flera slag för att på sikt förändra nuvarande transportsystem så att det långsiktigt ryms inom de ramar som ställts upp av vad människa och natur tål.

### *Bebyggelseutveckling*

Länsstyrelsen anför att det i regionplan 90 för Stockholms län anges ett antal regionala utbyggnadsområden som är knutna till noder som skapas eller utvecklas genom de väg- och spårutbyggnader som Dennisöverenskommelsen innehåller. Noderna utmärks av att de kopplar ihop radiella och tvärgående väg- och kollektivtrafikförbindelser. Avsikten är att den ökade regionala tillgängligheten skall ge incitament till och utnyttjas för en omfattande och innehållsmässigt högkvalitativ och väldifferentierad bebyggelseutveckling. Länsstyrelsen uppmärksammar det långsiktiga sambandet mellan utbyggnad av trafikleder och bebyggelseutveckling med risk för oförutsedda exploateringar längs trafiklederna.

Flertalet remissinstanser, bl.a. Riksantikvarieämbetet, Boverket, Socialstyrelsen, Byggnadsrådet, Naturvårdsverket, Vägverket och Väg- och transportforskningsinstitutet anser att länsstyrelsens redovisning fäster alltför liten vikt vid trafikinvesteringarnas sekundäreffekter och de långsiktiga konsekvenserna för bosättningen, transportmönstret, friluftslivet och natur- och kulturminnesvärden i regionen. En mer utspridd bebyggelsestruktur medför långa arbetsresor och svårigheter att skapa en effektiv kollektivtrafikförsörjning och kan enligt Vägverket leda till en ohållbar situation i framtiden där inga investeringar i trafikinfrastrukturen räcker.

Länsstyrelsen anför att regionplanen innebär ett ställningstagande för den redovisade trafikstrukturen. I den antagna regionplanen ingår alla objekt i Dennisöverenskommelsen. Länsstyrelsen anser att det finns förutsättningar att i en fortsatt planläggning tillgodose riksintressena enligt NRL.

Flera remissinstanser konstaterar att regionplanen visserligen redovisar alla objekten i överenskommelsen men med en detaljeringsgrad som inte gör det möjligt att utläsa om ett riksintresse utsätts för påtaglig skada på grund av trafikinvesteringarna. Redovisningen fäster dessutom alltför liten vikt vid de fysiska intrången, sekundäreffekterna på bebyggelse- och transportmönstren, samt den långsiktiga inverkan på parker och grönområden i regionen som helhet. Varken regionplanen eller länsstyrelsens redovisning presenterar en helhetssyn på regionens utveckling. Infrastrukturutbyggnaden och dess effekter redovisas utan något försök till sammanvägning och utvärdering. För att få ett fullgott beslutsunderlag hade det varit önskvärt att försök gjorts att beskriva långsiktiga effekter, t.ex. vilken stadsstruktur och vilket därav följande dagligt liv för olika grupper av befolkningen som paketets genomförande leder fram till. Vid bedömningen av den långsiktiga utvecklingen av trafik, bebyggelse och miljö kunde även sambanden med kommunikationssatsningarna för hela Mälarenregionen ha belysts bättre.

#### *Den fortsatta planerings- och beslutsprocessen*

Länsstyrelsen framhåller att det med en fortsatt inriktning på en planering i öppna former där principiella frågor lyfts fram tidigt i processen bör finnas goda förutsättningar för att de olika projekten och deras konsekvenser för miljön skall vara väl förankrade hos kommunerna och även hos en bredare allmänhet innan de slutliga besluten fattas.

Enligt länsstyrelsen skall miljöeffekterna av helheten och delarna bedömas fortlöpande i samband med den uppföljning som görs av överenskommelsens parter. År 1996 skall parterna göra en avstämning av utfallet dittills mot överenskommelsen. Ett väsentligt inslag i denna uppföljning kommer att utgöras av en bedömning av i vilken grad miljömålen kommer att uppfyllas.

Länsstyrelsen avser att vid den pågående översynen av länets naturvårdsprogram diskutera strategier för att åstadkomma en funktionell struktur för grönområdena i regionens centralare delar. Arbetet skall ske i nära samverkan med kommunerna.

Boverket anser att den osäkerhet som råder beträffande möjligheterna att miljöanpassa transporterna talar för att det är olämpligt att binda ett så långsiktigt och omfattande investeringsprogram utan regelbundna kontrollstationer för de förhandlande parterna eller utan att ha givit mandat till en huvudman för den fortsatta planeringen och genomförandet. Enligt Statens fastighetsverk är det angeläget att en första etapp i stort sett begränsas till avgiftsfinansiering av biltrafik in till staden och satsningar på kollektivtrafik däribland en järnvägstunnel för ett tredje

och fjärde spår. Följande etapper bör föregås av ett noggrant utredningsarbete där stor vikt läggs vid att begränsa skador på berörda markområden och fastigheter. Även Byggnadsstyrelsen framhåller att utbyggnaden av ett tredje spår genom Stockholm bör uppskjutas tills det blir möjligt att bygga en dubbelspår tunnel. Onödiga investeringar i ett längre tidsperspektiv skulle då kunna undvikas.

Naturvårdsverket anser att en omprövning av inriktningen av Dennispaketet bör ske sedan en miljökonsekvensbeskrivning på systemnivå och en noggrann och förutsättningslös behovsanalys gett ett fördjupat underlag för bedömningarna. Verket föreslår att regeringen på grundval av det underlag som erhållits prövar de i överenskommelsen ingående större objekten enligt 4 kap. NRL. Härvid bör givetvis också grundligt prövas i vilken grad behov föreligger av ytterligare trafikaneläggningar.

Boverket anser att Södra och Norra länken samt de flesta delsträckorna av Tvärleden bör kunna genomföras med stöd av prövning enligt PBL eller väglagen. Även de flesta spårprojekten medför begränsade konflikter och bör kunna genomföras inom ramen för planlagstiftningen. Österleden och Västerleden bör däremot prövas enligt 4 kap. NRL vilket kräver en redovisning av konsekvenserna av olika alternativ.

Boverket påpekar att Södertörnsleden och Norrortsleden innehåller allvarliga konflikter med bevarandeintressen.

Boverket anser att varje delsträcka bör utformas så att NRL:s regler om långsiktigt god hushållning tillgodoses. Om det medför sådana anläggningskostnader att någon delsträcka inte ryms inom ramen för överenskommelsen bör den enligt Boverket kunna genomföras på annat sätt utan att det innebär någon avgörande skada för helheten.

När det gäller Tredje spåret och dubbelspår Kungsängen-Kallhäll föreligger enligt Boverket sådana konflikter att det kan bli nödvändigt med ingripande från regeringen för att finna lämpliga lösningar.

### *Effekter för kollektivtrafiken och betydelsen av avgiftssystemets utformning*

Länsstyrelsen anser att huvudmotivet för att förbättra kollektivtrafiken inte är att minska bilismens utsläpp utan att öka kollektivtrafikanternas välfärd genom att se till att de får kortare restider och bekvämare resor.

Väg- och transportforskningsinstitutet konstaterar också att kollektivtrafiksatsningen endast har marginell påverkan på det relativa kollektivresandet.

Vägverket ser avgiftsstationernas roll för trafikavlastningen kontra rollen för finansieringen som en strategisk fråga som borde ha belysts i länsstyrelsens rapport. Enligt bl.a. Väg- och transportforskningsinstitutet och Byggnadsstyrelsen bör avgiftssystemet utformas så att det minimerar biltrafiken i innerstaden. Essingeleden och Österleden bör därför inte ingå i det avgiftsbelagda området.

### 3 Garantier för vissa väginvesteringar i Stockholms län

Prop. 1993/94:86

#### 3.1 Kostnader och intäkter för avgiftsfinansierade projekt enligt Dennis II

I den uppgörelse som statens förhandlingsman Bengt Dennis och företrädare för regionen träffade den 23 januari 1991 fastlades att Ringen och Yttre tvärleden skulle finansieras med tullar på vägtrafiken. I den uppgörelse som de regionala parterna träffade den 29 september 1992 enades parterna om att ett system med tullar på vägtrafiken i Stockholmsregionen skulle införas år 1996, då de första nya lederna på Ringen har öppnats för trafik. Åtgärder i gatusystemet, bullerskydd, framkomlighetsförbättrande åtgärder i Stockholms innerstad och infartsparkeringar skall också enligt uppgörelsen helt eller delvis finansieras med medel från vägtullarna. Erforderliga medel för detta kommer att disponeras av berörda kommuner genom de vägtullar som Vägverket kommer att driva in.

Tullar på vägtrafiken skall enligt överenskommelsen kunna tas ut under den period som behövs för att uppnå en betryggande finansiering. Enligt överenskommelsen beräknas tullar behöva tas ut fram till år 2025 för att återbetala gjorda investeringar. Därutöver tillkommer kostnaden för drift och underhåll som också skall finansieras genom tullar på vägtrafiken.

Ett genomförande av de planerade projekten förutsätter enligt överenskommelsen bl.a. att staten medverkar finansiellt genom att ställa en lånegaranti till Vägverket för upplåning av investeringsmedel för utbyggnad av Ringen och Yttre tvärleden.

I underlaget för Stockholmsöverenskommelsen - Dennis II, ingick bl.a. en rapport från Vägverket om olika modeller för tullar på vägtrafiken. Enligt denna rapport, "Rapport om avgifter på biltrafiken" som upprättades i maj 1992, kunde, sedan medel avsatts till övriga väganknutna investeringar, vägprojekt för 18 750 miljoner kronor i prisnivån januari 1992 betalas med vägavgifter under förutsättning att infartstullen för lätt trafik sattes till 15 kronor och för tung trafik till 75 kronor i prisnivån januari 1990. Passageavgiften på Västerleden skulle vara 5 kronor för lätta fordon och 25 kronor för tunga fordon i samma prisnivå. Vägtullarna skulle även täcka drift- och underhållskostnaderna för de leder som ingår i överenskommelsen, kostnaderna för avgiftssystemet samt administrationen för Stockholmsleder AB. Vid valet av avgiftsmodell användes ett schablonbelopp för dessa poster som var samma för alla modellalternativ. Det förordade avgiftsalternativet beräknades kräva en investering om ca 400 miljoner kronor och en årlig driftskostnad av ca 130 miljoner kronor.

Vägverket beräknade låneåterbetalningstiden till knappt 20 år och den högsta skuldsättningssumman för projektet till 27 miljarder kronor år 2005. En känslighetsanalys visade att låneåterbetalningsperioden under vissa förutsättningar kunde öka till ca 25 år och den högsta skuldsättningen till ca 38 miljarder kronor. När tilläggsöverenskommelsen i

Stockholm (Dennis II) träffades sänktes emellertid prisnivån för vägtullarna för tung trafik till tre gånger prisnivån för lätt trafik. Det innebar 45 kronor för passage mot innerstaden och Ringen samt 15 kronor för passage på Västerleden, vartill kom att prisnivån ändrades till januari 1992.

Vägverkets beräkningar om intäkter och kostnader grundade sig på bedömningar utifrån de förutsättningar som gällde före eller omkring år 1990. Den verkliga utvecklingen av svensk samhällsekonomi under tiden efter år 1990 avviker emellertid markant från dessa förutsättningar.

### 3.1.1 Av Vägverket reviderade intäktsberäkningar av vägtullar

Vägverket har reviderat de tidigare intäktsberäkningarna genom att beakta aktuella uppgifter om ekonomisk utveckling, befolkningstillväxt och sysselsättning. Särskilda trafikmätningar har även gjorts i de tilltänkta lägena för vägtullarna och en undersökning inkl. trafikantenkät har genomförts för att bl.a. säkrare kunna bedöma resvanor och pris känslighet. Tidpunkten för tullstationernas öppnande skall samordnas med den tidpunkt vid vilken Norra länkens förlängning öppnas för trafik. Vägverket och de regionala parterna bedömer denna tidpunkt till den 1 oktober 1997. Mot bakgrund av aktuella uppgifter har nya intäktsberäkningar genomförts.

De nya intäktsberäkningarna visar att intäkterna kommer att bli lägre än vad som förutsattes i överenskommelsen. En prognos över trafiken för år 1997 visar exempelvis på ett trafikflöde om ca 98 % av det tidigare uppskattade flödet.

Trafikökningstakten mellan åren 1997–2005 beräknas bli 0,4 % per år jämfört med tidigare beräknade 1,2 % per år. Trafikökningstakten efter år 2005 beräknas bli 1,0 % per år jämfört med tidigare bedömda 2,0 % per år. Att Vägverket nu räknar med att mindre trafikmängder än tidigare kommer att passera tullstationerna innebär naturligtvis en påfrestning för projektet genom att intäkterna kommer att inflyta i en långsammare takt. Av figur 3.1.1 framgår beräknade intäkter från vägtullarna för resp. år. Vägverkets bedömning är att dessa intäkter förmår bära en investeringsvolym om totalt 25,5 miljarder kronor inkl. kostnaden för avgiftssystemet och för de väganknutna investeringarna under förutsättning att drift och underhåll av trafiklederna betalas genom anslag på statsbudgeten, att realräntan är 4 % (vilket i princip förutsätter statsgaranterade lån), att avgiftsstationerna tas i bruk den 1 januari 1997 och att vissa förskjutningar i tidsplanen för utbyggnad av trafiklederna jämfört med Dennis II sker. Återbetalning av kostnaderna för projektet beräknas kunna ske senast år 2025.

Figur 3.1.1 Beräknade årliga intäkter från väg tullarna i Stockholm i Prop. 1993/94:86  
löpande pris, 5 % årlig prisökning.

År	Mkr
1997	2 121
2000	2 485
2005	3 235
2010	3 680
2015	4 909
2020	6 585
2025	8 329

### 3.1.2 Av Vägverket reviderade kostnadsberäkningar för vägprojekten

Vägverket har härfter tillsammans med företrädare för de regionala parterna även reviderat standardkraven och kostnadsberäkningarna för de i överenskommelsen ingående vägtunnlarna. Nya beräkningar som parterna gjort visar att utbyggnaderna av trafiklederna kommer att kosta ca 22,4 miljarder kronor med bibehållna krav på tunnelarea och frihöjd, men med minskad standard på ramper, sprinklers m.m. Utöver kostnaderna för trafiklederna, 22,4 miljarder kronor, skall läggas åtgärder för ca 1,9 miljarder kronor för innerstadsåtgärder, infartsparkering m.m. som enligt överenskommelsen skall betalas av vägavgifter. Den totala utgiften som skall betalas med vägavgifter blir således enligt parterna 24,3 miljarder kronor. Detta är en utgiftsökning med 3 800 miljoner kronor jämfört med tidigare beräknad utgift. De tillkommande utgifterna för väglederna kan enligt parterna hänföras till två kategorier: standardhöjande åtgärder (1 740 miljoner kronor) och tidigare ofullständigt kalkylerade avgifter (2 060 miljoner kronor).

De tillkommande utgifterna för de standardhöjande åtgärderna fördelas på förbättrad tunnelstandard (590 miljoner kronor) nya väg- och tunnelalternativ (350 miljoner kronor) och förbättrad trafikmiljö (800 miljoner kronor).

De tidigare inte kalkylerade utgifterna utgörs av ett antal poster som tidigare varit svåra att bedöma såsom lösen av mark (990 miljoner kronor), avgiftssystemet (550–690 miljoner kronor), ledningscentraler för Ringen och Yttre tvärleden (160 miljoner kronor) och informationsverksamhet för introduktion av det nya väg- och avgiftssystemet (220 miljoner kronor). Avgiftsstarten beräknades vid detta tillfälle till den 1 oktober 1997.

Kostnaderna för drift och underhåll av de nya trafiklederna har också reviderats och beräknas uppgå till 250 miljoner kronor per år (375 miljoner kronor när Västerleden har tagits i bruk) jämfört med den tidigare använda schablonkostnaden om 180 miljoner kronor. Årskostnaderna

för avgiftssystemet beräknas nu uppgå till ca 200 miljoner kronor mot tidigare beräknade ca 130 miljoner kronor.

Prop. 1993/94:86

De totala investeringarna för Ringen och Yttre tvärleden fördelar sig enligt följande inkl. marklösen och ledningscentraler (1992 års prisnivå):

Ringen	Ursprunglig kostnadsberäkning	Nuvarande kostnadsberäkning	Ökning
Södra länken	4 420	4 555	135
Österleden	4 340	5 215	875
Norra länkens förlängning	2 150	3 400	1 250
<b>Summa</b>	<b>10 910</b>	<b>13 170</b>	<b>2 260</b>

Yttre tvärleden	Ursprunglig kostnadsberäkning	Nuvarande kostnadsberäkning	Ökning
Södertörnsleden	900	1 140	240
Västerleden	4 600	4 610	10
Norrortslederna	2 150	2 530	380
<b>Summa</b>	<b>7 650</b>	<b>8 280</b>	<b>630</b>

Investeringarna för avgiftssystemet (690 miljoner kronor) och informationsverksamheten (220 miljoner kronor) är inte fördelade på de olika projekten och ligger utöver redovisade belopp.

Förutom kostnaderna för Ringen och Yttre tvärleden, uppbyggnaden av avgiftssystemet och information bl.a. i samband med införandet av vägtullsystemet skall vägtullarna finansiera miljöåtgärder, framkomlighetsförbättrande åtgärder i Stockholms innerstad och infartsparkeringar där kommunerna är huvudmän för genomförandet (1 860 miljoner kronor). Överföringen av vägtullsmedel förutsätts ske i förhållande till dessa investeringars andel av hela investeringssumman.

### 3.2 Behov av statliga lånegarantier

**Regeringens bedömning:** I enlighet med riksdagens beslut våren 1991 bör staten garantera återbetalningen av de lån som projektbolaget tar upp för att finansiera utbyggnaden av vissa vägprojekt i Stockholms län. Även kommunernas lån för övriga väganknutna investeringar bör garanteras av staten.

**Vägverkets förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag vad gäller principen att staten skall garantera återbetalningen av de lån som Vägverket tar upp för att finansiera utbyggnaden av vissa vägprojekt i Stockholms län.

**Remissinstanserna** har ej kommenterat frågan om statlig lånegaranti.

**Skälen för regeringens bedömning:** De vägtullar som kommer att upprättas i Stockholms län i enlighet med överenskommelsen om trafik och miljö i Stockholmsregionen kommer att ha karaktären av en skatt. Vägtullsplatserna kommer att finnas på sådana gator och vägar som redan är finansierade. Det finns således ingen omedelbar koppling mellan upptagandet av vägtullen och den tjänst som erhålls av den betalande. Vägverket kommer att ansvara för upptagandet av vägtull. Uppbörderna av vägtull skall redovisas på inkomstutöel i statsbudgeten. Vägverket och berörda kommuner kommer sedan att via anslag erhålla medel för utbyggnaden av vägprojekten och övriga väganknutna investeringar. Därför bör staten garantera såväl återbetalningen av de lån som Vägverket kommer att ta upp för att finansiera utbyggnaden av vissa vägprojekt i Stockholms län m.m. som återbetalningen av de lån som kommunerna kommer att ta upp för att finansiera åtgärder inom ramen för övriga väganknutna investeringar.

### 3.3 Garantier

**Regeringens förslag:** De nya vägprojekten skall betalas med vägtullar.

Staten bör utställa en lånegaranti för vägprojekt intill en kostnad av högst 9 miljarder kronor, en lånegaranti för marklösen och fortsatta förberedelsearbeten m.m. om högst 1 miljard kronor samt därtill en garanti om högst 1,5 miljarder kronor för övriga väganknutna miljöinvesteringar och utveckling av vägtullssystemet.

**Regeringens bedömning:** Investeringskostnaden för vägprojekten kommer att överskrida de investeringskostnader som förutsattes i Dennisöverenskommelsen.

**Vägverkets bedömning:** Överensstämmer inte med regeringens bedömning när det gäller investeringskostnader och projektintäkter. Vägverket föreslår dock att drift och underhåll av de nya lederna bekostas från ordinarie vägbudget för regionen.

**Remissinstanserna** har inte framfört några synpunkter i frågan. De regionala parterna har redovisat åtgärder som medför att kostnaden för vägprojekten kan bli ca 2,5 miljarder kronor lägre än Vägverkets beräkningar.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringen anser att de statliga lånegarantierna nu skall omfatta samtliga vägprojekt som har påbörjats



under år 1993 och som skall påbörjas under år 1994 och under första halvåret 1995. Därutöver skall den statliga lånegarantin avse erforderligt förberedelsearbete och marklösen m.m. intill en kostnad av högst 1 miljard kronor samt åtgärder för utveckling av avgiftssystemet och övriga väganknutna miljöinvesteringar intill en kostnad av högst 1,5 miljarder kronor. Den statliga lånegarantin skulle således omfatta följande projekt:

Vägprojekt:

Byggstarter juni 1993- juni 1995	Beräknad kost- nad i fast pris (mkr)
Fors-Jordbro	450
Haningeleden 2:1	48
Haningeleden 2:2	66
Haningeleden 4	86
Häggviksleden (Häggvik-Edsberg)	405
Söderhall-Rösa	550
Norra länkens förlängning	2 880
Södra länken, delen Årsta partihallar-Sickla kanal	4 475
<b>Summa</b>	<b>8 960</b>

Marklösen och förberedelsearbeten:

Åtgärd vägprojekt	Beräknad kost- nad i fast pris (mkr)
Marklösen Norra och Södra länkarna	620
Projektering och förberedelsearbete	373
<b>Summa</b>	<b>993</b>

Projekt	Beräknad kostnad i fast pris (mkr)
Utveckling av vägtullssystemet, ledningscentral, information	641
Övriga väganknutna investeringar (Miljöåtgärder i gatusystemet, bullerskydd) (Framkomlighetsförbättrande åtgärder i Stockholms innerstad) (Infartsparkering)	859
<b>Summa</b>	<b>1 500</b>

Mot bakgrund av föreslagen omfattning av de statliga lånegarantierna anser regeringen att garantierna skall omfatta förberedelsearbete och byggande av vägprojekt om totalt 9 000 miljoner kronor, förberedelsearbeten för övriga vägprojekt och marklösenkostnader m.m. intill en kostnad om 1 000 miljoner kronor samt garantier för utveckling av avgiftssystemet och övriga väganknutna investeringar intill en kostnad om 1 500 miljoner kronor. De kostnadsmässiga konsekvenserna av lagändringsförslaget avseende Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgårdsområdet kommer Vägverket att redovisa senare.

De garantier som utställs för marklösenkostnader avser endast kostnad för lösen av mark för de vägprojekt som statsgaranti skall lämnas för enligt denna proposition.

Att lånegarantier föreslås lämnas för projektering och förberedelsearbete för projekt som inte ingår i denna proposition innebär inte att regeringen tagit ställning till lämnande av statsgaranti för byggande av dessa projekt. Lånegarantierna innebär heller inte något ställningstagande till de olika projektens utformning eller exakta lokalisering. Projekten skall före genomförandet prövas på sedvanligt sätt med tillämpning av gällande lagstiftning. Regeringen kommer, inom ramen för regeringskansliets fortsatta arbete, att noga följa det fortsatta arbetet med särskild observans avseende fullföljandet av de uppställda miljöpolitiska målen.

Med framkomlighetsförbättrande åtgärder i Stockholms innerstad avses att ett stomnät för busstrafiken på innerstadens gatunät införs och att planeringen av detta stomnät samplaneras med andra förändringar i trafikföring och utformning av gatunätet.

Garantierna inkluderar, utöver byggkostnaden, även vad som hittills lånats upp för förberedelser av vissa vägprojekt i Stockholms län m.m. Därutöver omfattar den statliga lånegarantin räntekostnader för upptagna lån, samt behov av justeringar för prisökningarna i samhället. Upplåningen av medel kommer, såvitt nu kan bedömas, huvudsakligen att ske på den svenska kapitalmarknaden.

Regeringen avser att inför budgetåret 1995/96 återkomma till riksdagen med ett förslag till lag om vägtullar i Stockholms län. Riksdagen kommer då att få möjlighet att ta ställning till ytterligare lånegarantier.

Regeringen föreslår mot bakgrund av föreslagen omfattning av de statliga lånegarantierna att riksdagen skall bemyndiga regeringen att låta Riksgäldskontoret teckna statlig borgen inom en ram om högst 9 000 miljoner kronor (fast pris 1992-01) för förberedelsearbete och byggande av vägprojekt, om högst 1 000 miljoner kronor (fast pris 1992-01) för förberedelsearbete för övriga vägprojekt och marklösen, samt om högst 1 500 miljoner kronor för utvecklingen av avgiftssystemet och övriga väganknutna investeringar.

Det samlade ansvaret för projektet åvilar staten genom Vägverket. För att hålla isär projektet från Vägverkets anslagsfinansierade del har ett särskilt bolag bildats, Stockholmsleder AB. Stockholmsleder AB:s verksamhet är renodlad till att omfatta upptagande av lån och ekonomisk kontroll av projektet. Avstämningar skall göras mellan bolagets upplåning och projektets utgifter och utbetalningar. De lån som Stockholmsleder AB tar upp vidareförmedlas till Vägverket för att finansiera förberedelser och utbyggnader av ovan angivna projekt. Stockholmsleder AB kommer således att dels ha en skuld i förhållande till sina långivare, dels en fordran i förhållande till Vägverket. Vägverket måste kunna sätta sig i denna skuld i förhållande till Stockholmsleder AB.

Regeringen föreslår därför att riksdagen skall bemyndiga regeringen att låta Vägverket sätta sig i skuld för de lån som tas upp och vidareförmedlas till Vägverket för att finansiera de förberedelser och utbyggnader av de projekt som omfattas av Riksgäldskontorets bemyndigande att teckna statlig borgen.

Riksdagen har medgivit att statliga medel skall kunna utbetalas till kollektivtrafikinvesteringar under förutsättning att syftet med uppgörelsen kan uppnås i sina huvuddrag (bet. 1990/91:TU24, rskr. 1990/91:286). Det ankommer på regeringen att pröva att så sker. Regeringen har redan givit tillstånd till att statliga medel efter hand skall kunna nyttjas för kollektivtrafikens utbyggnad i Stockholmsregionen. Det är regeringens uppfattning att när byggandet av de vägprojekt som berörs av denna proposition har påbörjats skall statens regressrätt gentemot regionen och kommunerna avseende den statliga andelen av kollektivtrafikinvesteringarna om 3,5 miljarder kronor i sin helhet anses förverkad. Regeringen föreslår därför att riksdagen godkänner principen att när byggandet av samtliga de vägprojekt som omfattas av nu föreslagna garantier har påbörjats skall statens regressrätt gentemot regionen och kommunerna vara förverkad.

**Regeringens förslag:** Vägtullar skall finansiera kostnaderna för väginvesteringar och vägtullssystemet enligt Dennis II, informationsverksamheten, drift och underhåll av de nya vägarna samt sådana investeringar som bidrar till att miljöåtgärder i Stockholms innerstad och övriga väganknutna investeringar enligt Dennis II kan genomföras i sin helhet.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringen avser att förelägga riksdagen förslag till lagstiftning om vägtullar under våren 1995. Under tiden fortsätter Vägverket i samarbete med berörda kommuner förberedelserna med vägtullssystemet. Regeringen avser samtidigt att tillsätta en utredare vars uppdrag skall vara att med utgångspunkt i finansieringsbehovet enligt avsnitt 3.1.2 värdera och komplettera hittills framtagna och under den närmaste tiden kommande underlag om vägtullarnas utformning, redovisa förslag till lagstiftning och ge förslag till ett tekniskt system för vägtullarna. Härvid skall utredaren beakta vad trafik- och klimatkommittén kan komma att föreslå beträffande miljözoner. Utredaren kommer att ges i uppgift att pröva förutsättningarna för en differentiering av vägtullarna som utan att äventyra finansieringen, bidrar till att uppnå miljömålen i överenskommelsen. Utredaren skall även pröva möjligheten och lämpligheten av att lägga fram en generell lagstiftning som kompletteras med särskilda lagregler för de olika stadsområdena. Utredaren kommer att få i uppdrag att till den 1 oktober 1994 lägga ett delbetänkande som behandlar Stockholm. Utredaren bör samråda med Stockholms läns landsting och övriga berörda organ. Ett förslag om vägtullar i Göteborg skall redovisas för regeringen senast den 1 mars 1995. Utredaren bör även här samråda med berörda organ.

Vägtullar skall läggas på en sådan nivå att intäkterna på goda grunder kan beräknas räcka till väginvesteringar och vägtullssystemet enligt Dennis II, informationsverksamheten, drift och underhåll av de nya vägarna samt sådana investeringar som bidrar till att miljöåtgärder i Stockholms innerstad och övriga väganknutna investeringar enligt Dennis II kan genomföras. Vägtullarna skall således även täcka kostnaderna för väganknutna, miljöförbättrande trafikinvesteringar. Dessa investeringar utgörs bl.a. av infartsparkeringar, stomnät för kollektivtrafiken i innerstaden, bullerskydd och andra liknande åtgärder.

**Regeringens bedömning:** De samlade kulturmiljöerna och naturvärdena i Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgårdsområdet bör ges ett långsiktigt skydd genom ändring i lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser. Vid utformning av Norra Länken och dess anslutningar skall särskild hänsyn tas till de krav som området ställer.

**Skälen för regeringens bedömning:** Som redovisas i avsnitt 2.4 har regeringen av Länsstyrelsen i Stockholms län erhållit en redovisning enligt 6 kap. 2 § NRL beträffande Dennisöverenskommelsens konsekvenser. Solna och Stockholms kommuner har vidare till Länsstyrelsen i Stockholms län redovisat hur de i sin planering enligt plan- och bygglagen (1987:10) avser att tillgodose intressen som rör hushållningen med naturresurser i Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgårdsområdet.

De starka skyddsvärdena i Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgårdsområdet har slagits fast av regering och riksdag (bet. 1991/92:JoU10). Området är en omistlig del av vårt nationella kulturarv och av riksintresse för kulturminnesvården. Även i ett europeiskt perspektiv betraktas områdena som unika sammanhängande parker.

Av nämnda redovisningar framgår att området berörs av ett av projekten i Dennisöverenskommelsen, Ringen. Beträffande Norra Länken berörs området bl.a. av trafikaneläggningarna vid Ringens anslutningar till Uppsalavägen (E 4), Roslagsvägen och Lidingövägen (E 20).

Det är nödvändigt att särskilda hänsyn tas vid val av lokalisering och utformning av Norra Länkens olika delar för att bl.a. tillgodose områdets natur- och kulturvärden, begränsa buller och andra emissioner och för att inte störa stadsbild och natur- och kulturmiljö.

De nationellt värdefulla kulturhistoriska miljöerna samt naturvärdena i Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgårdsområdet skall värnas bl.a. genom kommunernas beslut enligt plan- och bygglagen (1987:10), PBL. Regeringens begäran om redovisning från de berörda kommunerna syftar till att få underlag för en bedömning av hur kommunerna avser att långsiktigt skydda de värdefulla miljöerna i området.

Större delen av området med dess byggnader ägs och förvaltas av statliga myndigheter eller bolag. Detta statliga ägande skall i huvudsak bestå även framgent. Staten har som ägare därvid ett stort ansvar för att värna och bevara dessa områden.

Vissa särskilt värdefulla objekt och byggnader skyddas i dag genom förordnanden med stöd av naturvårdslagen (1964:822), lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. och förordningen (1988:1229) om statliga byggnadsminnen m.m.

Kultur- och miljövärdena som en sammanhängande helhet saknar emellertid ett tillräckligt långsiktigt skydd. Enligt regeringens bedöm-

ning erbjuder nuvarande lagstiftning inte tillfredsställande möjligheter att på ett översiktligt och samlat sätt åstadkomma ett skydd som är starkt nog för att i ett långsiktigt perspektiv slå vakt om de samlade kultur- och naturvärdena.

De grundläggande hushållningsbestämmelserna i lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser, NRL, anger bl.a. att områden som från allmän synpunkt har betydelse på grund av naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet så långt möjligt skall skyddas mot exploateringsföretag som kan innebära påtaglig skada.

Enligt regeringens bedömning är det lämpligt att Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgårdsområdet ges ett långsiktigt skydd genom särskilda bestämmelser i NRL. Enligt riksdagens beslut (bet. 1991/92:JoU10) skall regeringen, sedan länsstyrelsen behandlat frågan, på lämpligt sätt återkomma till riksdagen och informera om inriktningen av den fortsatta planeringsprocessen.

Inom Miljö- och naturresursdepartementet har utarbetats en promemoria, Förslag till skydd för området Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården (Ds 1994:3), med förslag till ett förstärkt skydd för det aktuella området. Promemorian remissbehandlas för närvarande. Regeringen har för avsikt att, efter sedvanlig beredning inom regeringskansliet, i samband med den av riksdagen begärda redovisningen presentera förslag till förstärkt skydd för området under våren 1994.

Förslaget i promemorian innebär att de områden som i dag är exploaterade även fortsättningsvis kan användas för avsedda ändamål. Frågor som rör ny- och utbyggnad av verksamheterna skall prövas inom ramen för gällande lagstiftning med stöd av en ny bestämmelse i naturresurslagen. Samma avvägningar i tillståndsfrågor skall gälla för Ekoparksområdet som för andra områden vilka omfattas av skydd enligt NRL.

#### 4 Förberedelsearbetet för nya vägar i Göteborg

**Regeringens förslag:** 80 miljoner kronor får tas i anspråk från sjätte huvudtitelns ramanslag Byggnad av vägar för att påbörja förberedelsearbetet för utbyggnaden av vägsystemet i Göteborg i enlighet med den slutliga uppgörelsen om trafik och miljö i Göteborg.

**Skälen för regeringens förslag:** I regeringens proposition (prop. 1990/91:87) Näringspolitik för tillväxt har en detaljerad redovisning av överenskommelsen i Göteborgsregionen lämnats. Överenskommelsen syftar till att genom åtgärder i det samlade trafiksystemet förbättra regionens miljösituation, öka tillgängligheten samt skapa bättre förut-

sättningar för regionens utveckling. Överenskommelsen omfattar huvudområdena kollektivtrafik, regionalståg och vägar.

Överenskommelsen förutsatte bl.a. att en ringled skulle byggas i ett östligt läge på visst avstånd från Göteborgs tätort. De totala effekterna och funktionen av en ringled med den föreslagna sträckningen ifrågasattes och en av de berörda kommunerna motsatte sig förslaget. Vägverket har då på uppdrag av regeringen redovisat en utredning med förslag till en huvudsträckning av väg E 6 närmare Göteborgs tätort. Regeringen gav mot bakgrund av denna utredning Vägverket i uppdrag att slutföra förhandlingarna. Detta förhandlingsarbete är nu slutfört och en överenskommelse som är godkänd av samtliga berörda kommuner föreligger.

Den slutliga överenskommelsen förutsätter att staten svarar för väginvesteringar om sammanlagt 860 miljoner kronor inom ramen för anslaget Byggande av vägar. De resterande vägarna i uppgörelsen skall finansieras med bilavgifter. Den årliga nettointäkten från avgiftssystemet beräknas till ca 500 miljoner kronor per år. Därmed möjliggörs en lånefinansiering som säkerställer vägobjektens genomförande under en 10-årsperiod. Upplåningsbehovet bedöms maximalt uppgå till 6,5 miljarder kronor.

Regeringen avser att, på motsvarande sätt som skett i Stockholm och Malmö, begära en redovisning enligt 6 kap. 2 § NRL av kommuner berörda av den s.k. Göteborgsöverenskommelsen beträffande hur dessa i sin planering enligt plan- och bygglagen (1987:10) avser att tillgodose vissa hushållningsintressen enligt naturresurslagen.

Byggstart för de i överenskommelsen ingående avgiftsfinansierade vägprojekten beräknas till år 1995. För att tidsplanen skall kunna hållas måste förberedelsearbetet för de avgiftsfinansierade projekten starta så snart som möjligt. Detta förberedelsearbete skall naturligtvis finansieras inom ramen för intäkterna från bilavgifterna. Regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen med en utförlig redovisning av innehållet i den slutliga överenskommelsen. I samband med denna redovisning kommer regeringen även att ta upp frågan om statliga lånegarantier för vägarna i Göteborgsöverenskommelsen.

I avvaktan på att en sådan statlig lånegaranti utfärdas föreslår regeringen att riksdagen bemyndigar regeringen att låta Vägverket belasta ramanslaget Byggande av vägar med 80 miljoner kronor för att påbörja förberedelsearbetet för utbyggnaden av vägsystemet i Göteborg i enlighet med den slutliga uppgörelsen om trafik och miljö i Göteborgsregionen. Ramanslaget Byggande av vägar är anvisat för planering och utbyggnad av sådana vägar som omfattas av riksdagens beslut om investeringar i trafikens infrastruktur m.m. (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446). Medel kan därför inte utan riksdagens medgivande tas i anspråk för andra ändamål, såsom förberedelser av avgiftsfinansierade projekt.

När staten beslutat om garantier för utbyggnaden av de avgiftsfinansierade väglederna i Göteborgsregionen skall ianspråktagna anslag omvandlas till lån och medlen skall återbetalas till ramanslaget Byggande av vägar.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 13 januari 1994

Närvarande: statsrådet B. Westerberg, ordförande, och statsråden Friggebo, Johansson, Laurén, Hörnlund, Olsson, Svensson, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Davidson, Könberg, Odell, Lundgren, Unckel, P. Westerberg, Ask

Föredragande: statsrådet Odell

---

Regeringen beslutar proposition 1993/94:86 Finansiering av vissa väginvesteringar i Stockholms län m.m.