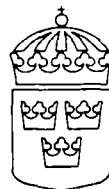


Regeringens proposition 1993/94:169



Överenskommelse om investeringar i trafikens infrastruktur i Göteborgsregionen

Prop.
1993/94:169

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 24 mars 1994

Carl Bildt

Mats Odell
(Kommunikationsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen redogörs för innehållet i den slutliga överenskommelsen om trafik och miljö i Göteborgsregionen. Överenskommelsen som godkänts av de regionala parterna innebär att syftet med principupp-görelsen den 11 januari 1991 kan uppnås i sina huvuddrag.

Vidare läggs fram förslag till statliga lånegarantier om 260 miljoner kronor som skall användas till förberedelsearbeten för de vägtullfinansierade vägprojekten samt avgiftssystemets utveckling.

Regeringen föreslår även att riksdagen godkänner att regeringen betalar ut bidrag till kollektivtrafikinvesteringar i enlighet med den slutliga överenskommelsen.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Ärendet och dess beredning	3
2.1	Storstadsförhandlingarna	3
2.2	Göteborgsöverenskommelsen	4
2.2.1	Kollektivtrafik och miljöåtgärder	5
2.2.2	Vägtrafik	6
2.2.3	Finansiering	8
2.2.4	Vägtullar	8
2.3	Remissbehandling av Göteborgsöverenskommelsen . .	9
3	Göteborgsöverenskommelsen och de ursprungliga målen med storstadsförhandlingarna	11
3.1	Vägtullar	11
4	Garantier för förberedelsearbeten	12
5	Särskilt statsbidrag till kollektivtrafikinvesteringar	13
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 mars 1994	14

Regeringen föreslår att riksdagen

1. bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret ställa garantier för vissa förberedelsearbeten för vägutbyggnaderna inom en ram om högst 260 miljoner kronor (avsnitt 4),
2. bemyndigar regeringen att uppdra åt Vägverket att bilda ett finansieringsbolag för Göteborgsöverenskommelsen (avsnitt 5),
3. godkänner att regeringen betalar ut bidrag till kollektivtrafikinvesteringar (avsnitt 5).

2 Ärendet och dess beredning

2.1 Storstadsförhandlingarna

År 1990 tillkallade regeringen 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 Göteborgsregionen var uppgörelsen preliminär i avvaktan på kommunernas godkännande. Partille kommun kom att motsätta sig uppgörelsen med avseende på E6:ans föreslagna östliga sträckning. Även Mölnbalds kommun motsatte sig i ett senare förhandlingsskede E6:ans östliga sträckning. Vägverket fick regeringens uppdrag att slutföra förhandlingarna med de berörda kommunerna. I juni 1993 slöts en slutlig principöverenskommelse som resp. kommun skulle godkänna. I december 1993 rapporterade Vägverket till regeringen att kommunerna hade godkänt överenskommelsen.

En slutlig överenskommelse för Stockholmsregionen redovisades för regeringen i september 1992. För Malmöregionen har en slutlig överenskommelse träffats med berörda parter i juni 1992.

De preliminära överenskommelserna redovisades för riksdagen våren 1991 i propositionen Näringspolitik för tillväxt (prop. 1990/91:87). Riksdagen ansåg att ett fullföljande av uppgörelserna skulle leda till att en angelägen utveckling främjades varför det var angeläget att uppgörelserna kunde genomföras (bet. 1990/91:TU24, rskr. 1990/91:286). 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.

En lägesbeskrivning av förhandlingsläget i Göteborg samt de slutliga överenskommelserna i Stockholm (Dennis II) och Malmö redovisades

för riksdagen i prop. 1992/93:100 bil. 7. Regeringen beslöt i januari 1992 att till Göteborgsregionens lokaltrafik AB i förskott utbetala ett bidrag på 25 miljoner kronor till anläggning av Örgryte station i Göteborg. I januari 1993 beslöt regeringen, på villkor att medlen återbetalas om inte en slutlig överenskommelse skulle komma till stånd, att utbetala 200 miljoner kronor till Göteborgs kommun. Medlen skulle användas till den utbyggnad och upprustning av spårvägsnätet som ingår i Göteborgsöverenskommelsen.

Stockholms- och Göteborgsöverenskommelserna innehåller båda vägobjekt som enligt överenskommelserna skall lånefinansieras och betalas med vägtullar. De förutsatta infartstullarna skall ge en viss dämpning av trafiken i innerstadsområdena.

Regeringen har begärt en redovisning enligt 6 kap. 2 § lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. av berörda kommuner om hur dessa i sin planering enligt plan- och bygglagen (1987:10) avser att tillgodose intressen som rör hushållningen med naturresurser i de områden som berörs av Göteborgsöverenskommelsen. Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län skall i samråd med Länsstyrelserna i Hallands och Älvsborgs län sammanställa kommunernas redovisning och bl.a. redovisa vad överenskommelsen som helhet innebär för miljön samt rapportera till regeringen senast den 15 augusti 1994. Härigenom får regeringen en samlad bild av hur hushållningsfrågorna behandlas i överenskommelsens genomförandeskede samt vad överenskommelsen innebär för miljön.

Regeringen har i propositionen Finansiering av vissa väginvesteringar i Stockholms län m.m. (prop. 1993/94:86) föreslagit att Vägverket tillfälligt får ta 80 miljoner kronor i anspråk för förberedelsearbeten för utbyggnad av vägsystemet i Göteborg.

2.2 Göteborgsöverenskommelsen

I regeringens proposition Näringspolitik för tillväxt (prop. 1990/91:87) har en detaljerad redovisning av den preliminära överenskommelsen lämnats. Överenskommelsen syftar till att genom åtgärder i det samlade trafiksystemet förbättra regionens miljösituation, öka tillgängligheten samt skapa bättre förutsättningar för regionens utveckling. Överenskommelsen omfattar huvudområdena kollektivtrafik, regionaltåg och vägar.

Den preliminära överenskommelsen förutsatte bl.a. att en ny väg E 6 skulle byggas som en ringled öster om Göteborgs tätort. De totala effekterna av en ringled med den föreslagna sträckningen ifrågasattes och en av de berörda kommunerna, Partille, motsatte sig förslaget. Även Mölndals kommun kom senare att ställa sig tveksam till en ny sträckning av E 6 i kommunens nordöstra del. Vägverket hade på uppdrag av regeringen redovisat en utredning med förslag till en annan huvudsträckning av väg E 6 närmare Göteborgs tätort. Regeringen gav mot denna bakgrund Vägverket i uppdrag att slutföra förhandlingarna. Detta förhandlingsarbete har nu slutförts och Vägverket har till regeringen redovisat en slutlig överenskommelse i vilken parterna är över-

ens om – när det gäller väg E 6 – att den totalt bästa lösningen är att väg E 6 ligger kvar i sin nuvarande sträckning. Det föreligger således nu en av samtliga berörda parter godkänd överenskommelse.

Den slutliga överenskommelsen avser investeringar i kollektivtrafik-anläggningar, miljöåtgärder och trafikleder under perioden 1994–2003 på sammanlagt drygt 9 miljarder kronor. I överenskommelsen förutsätts att staten svarar för väginvesteringar om sammanlagt 860 miljoner kronor inom ramen för anslaget Byggande av vägar. Staten förutsätts även finansiera stora delar av kollektivtrafiksatsningarna på 1 610 miljoner kronor i huvudsak genom de extra statliga bidrag till regionen som riksdagen tidigare beslutat om men även genom LTA-anslaget. Även kommunerna bidrar till satsningar på kollektivtrafiken. De resterande väginvesteringarna i uppgörelsen på drygt 6 miljarder kronor skall finansieras med vägtullar. Nettointäkten från avgiftssystemet beräknas till 500 miljoner kronor per år. Därmed möjliggörs en lånefinansiering som säkerställer vägobjektens genomförande under en 10-årsperiod och med en återbetalningstid på 20 år.

2.2.1 Kollektivtrafik och miljöåtgärder

Den slutliga överenskommelsen innehåller investeringar i kollektivtrafiken i Göteborgsområdet som avses ge ökad tillgänglighet för regionens invånare till bostäder, arbetsplatser, service m.m. och en bättre miljö genom minskad bilanvändning. Överenskommelsen kan sammanfattas på följande sätt:

- Kollektivtrafiksystemet rustas upp och kompletteras för att bli mer konkurrenskraftigt i förhållande till biltrafiksystemet. Eventuellt kan också nya trafiksystem utvecklas.
- Modern informationsteknologi utnyttjas i ett nytt effektivt trafikstyrningssystem för att ge ökad kapacitet och säkerhet i kollektivtrafiken.
- Nya infartsparkeringar och regionala kollektivtrafikterminaler byggs för att reducera biltrafiken och ett nät av busskörfält för snabbare resor utvecklas.
- Åtgärder för bättre miljö genomförs i särskilt utsatta bostadsområden. Bullerskydd, fasadåtgärder och andra typer av åtgärder mot buller utförs.
- Miljövänliga fordon införs, bl.a. naturgasdrivna bussar.
- Investeringar i tågtrafiken genomförs för att öka det kollektiva resandet på längre sträckor, när ekonomiska och marknadsmässiga förutsättningar föreligger.

2.2.2 Vägtrafik

Överenskommelsen syftar till att säkerställa att huvudvägnätet i den centrala delen av Göteborgsregionen skall fungera under överblickbar framtid (15–20 år). Detta gäller särskilt väg E 6.

För att uppnå detta erfordras att det statliga huvudvägnätet i Göteborgsregionen byggs om och kompletteras i sådan omfattning att vägsystemet medverkar till måluppfyllelsen – bättre miljö, ökad trafiksäkerhet, ökad tillgänglighet och förbättrade möjligheter till regional utveckling.

Investeringarna omfattar följande:

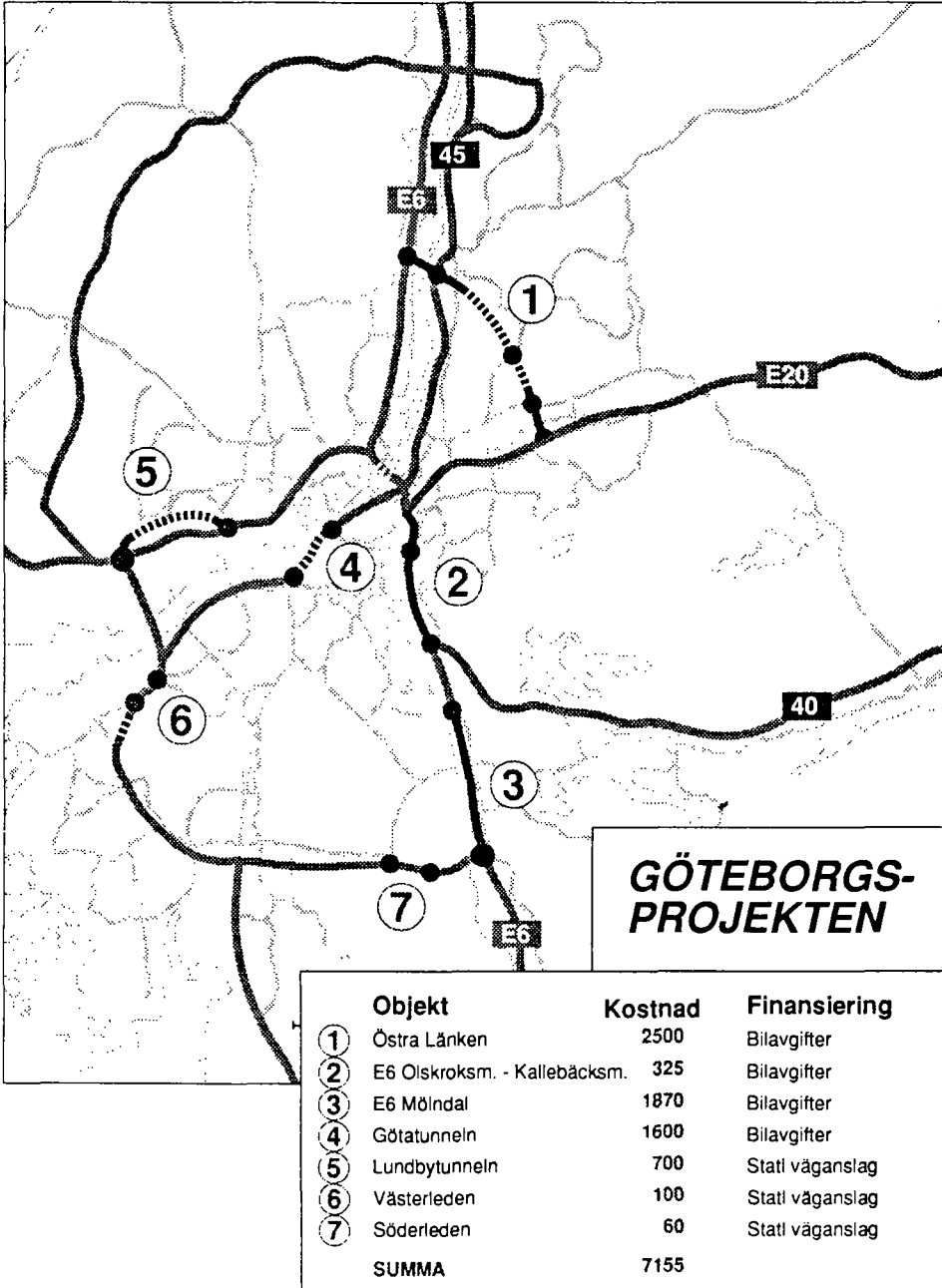
Åtgärder direkt kopplade till väg E 6:

1. Ny länk E 6 Nord-E 20 med ny bro över Göta älv vid Lärje, tunnel under höjdpartierna öster om Alelyckan samt bro över Sävån och Sävenäs spårområde med anslutning till nuvarande Torpamotet. Genom denna utbyggnad fås en kraftig trafikavlastning av Tingstadstunneln men också av Marieholms- och Gamlestadsområdena.
2. Ombyggnad av nuvarande E 6 på sträckan Olskroksmotet–Kallebäcksmotet med bl.a. utbyggnad av Ullevimotet och Ullevigatan samt kompletteringar i Örgryte- och Kallebäcksmoten.
3. En utbyggnad av nuvarande väg E 6 till tre körfält i vardera riktningen på sträckan Åbromotet–Kallebäcksmotet, överdäckning av E 6 och järnvägen i Mölndals centrala delar samt nya och bättre av- och påfartsramper. Vidare ingår miljöförbättrande åtgärder längs E 6.

Åtgärder på de öst-västliga huvudlederna:

4. Omläggning av Götaleden i tunnel, varigenom cityområdet återges för den för miljön så värdefulla kontakten med älven och mycket positiva effekter fås för framkomlighet, trafiksäkerhet och miljö.
5. Omläggning av Bräckeleden i tunnel (Lundbytunneln) som avlastar befintliga trafikleder bl.a. från den tunga trafiken till de stora industri- och hamnanläggningarna på västra Hisingen. Trafikbarriären elimineras och miljö och trafiksäkerhet förbättras avsevärt.

6-7. Ombyggnad till planskilda korsningar samt åtgärder i Gnistängstunneln. Resultatet av denna komplettering blir ökad framkomlighet och säkerhet, men också andra positiva effekter för bl.a. miljön genom att trafik genom centrala staden flyttas ut till lederna.



Åtgärder i överenskommelsen finansieras med statliga och kommunala anslag samt vägtullar. Anslag, bidrag och avgifter i överenskommelsen avser prisnivå januari 1992 och förutsätts justeras med hänsyn till förändringar i penningvärdet.

En stor del av kostnaderna för genomförandet av infrastruktursatsningarna kommer att bäras av biltrafiken och därmed av invånarna i Göteborgsregionen.

I statens föreslagna åtagande ingår det extra bidrag till regionen för kollektivtrafiksatsningar m.m. på 1 500 miljoner kronor som riksdagen tidigare beslutat om samt 110 miljoner kronor från LTA-anslaget. Det statliga bidraget betalas ut till resp. mottagare när överenskommelsen slutligen godkänts. Medlen betalas ut i förskott i takt med att fördelningsansvarig mottagare fattar beslut om objektets slutförande i nästföljande års investeringsplan. Under avtalsperioden skall staten dessutom svara för byggandet av Lundbytunneln och planskilda korsningar på Söder- och Västerleden för sammanlagt 860 miljoner kronor.

När överenskommelsen slutligt godkänts skall medel avsatta till redan utförda objekt i enlighet med "Principöverenskommelse mellan staten och kommunerna i Göteborgsregionen 1991-01-11" betalas ut.

2.2.4 Vägtullar

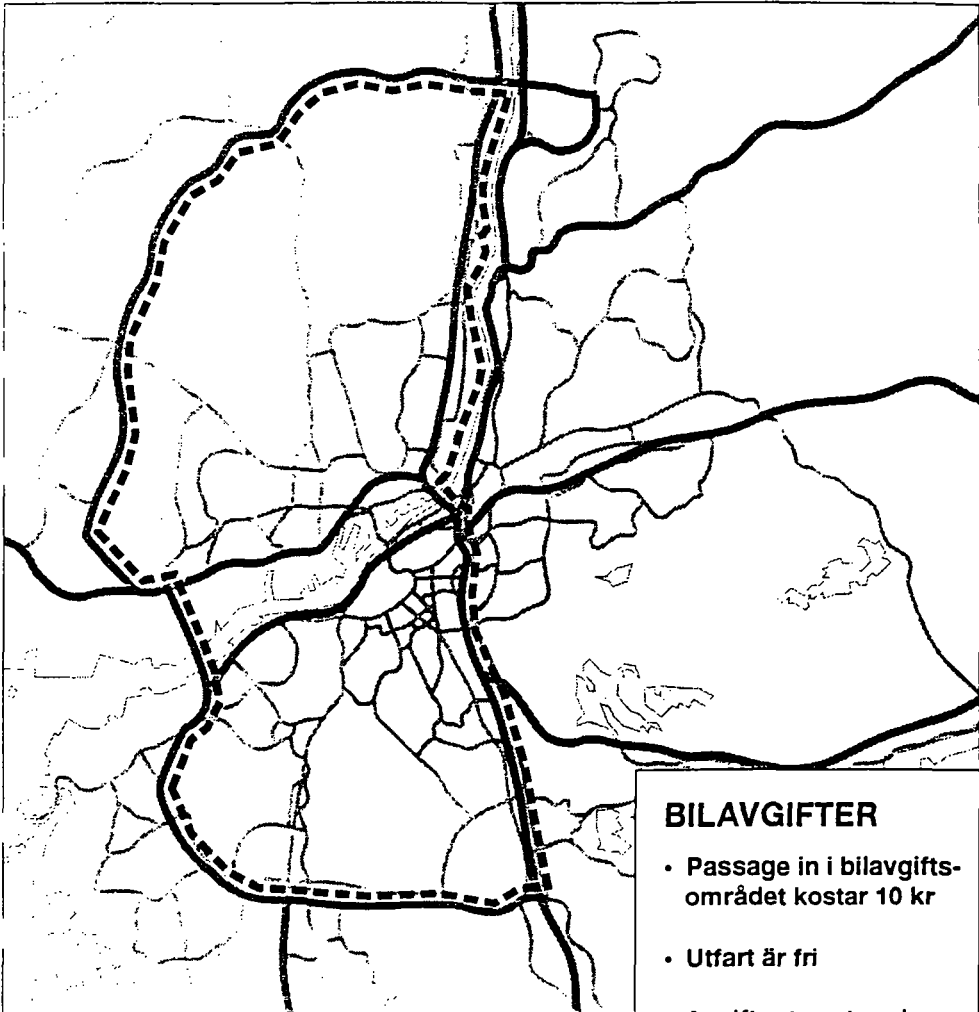
Vägverket åtager sig enligt överenskommelsen att som huvudman finansiera och genomföra de projekt som skall betalas med vägtullar. Åtagandet grundar sig dels på att en avgift på 10 kronor kan komma att tas ut från år 1995, dels att den årliga nettointäkten uppgår till 500 miljoner kronor, allt uttryckt i penningvärdet den 1 januari 1992. Nettointäkten har bedömts utifrån en avgift för personbil på 10 kronor. Avgiften för bussar och lastbilar blir högre. Avgifterna tas upp vid betalstationer vid inpassering i bilavgiftsområdet. Utfart från området är fri.

Investeringarna förutsätter lånefinansiering med en beräknad återbetalningstid på 20 år och avgiftsnivåer som säkerställer objektens genomförande under en 10-årsperiod.

Merkostnader för drift och underhåll av avgiftsfinansierade vägobjekt förutsätts inrymmas i den årliga nettointäkten under avtalstiden. Betalssystemet skall avvecklas när upptagna lån är återbetalda. I överenskommelsen förutsätts att moms inte utgår på bilavgifter eller att den till fullo kompenseras.

Bilavgifter

ÖVERENSKOMMELSE OM
TRAFIK OCH MILJÖ I GÖTEBORGSREGIONEN
BILAGA 2



----- huvudsaklig gräns för betalningssystemet

BILAVGIFTER

- Passage in i bilavgifts-området kostar 10 kr
- Utfart är fri
- Avgifter tas ut under en 20-årsperiod

INTÄKTER till vägut-
byggnader 500 Mkr/år.

2.3 Remissbehandling av Göteborgsöverenskommelsen

Kommunikationsdepartementet har inhämtat Statskontorets, Riksrevisionsverkets och Riksgäldskontorets synpunkter på Göteborgsöverenskommelsen. Statskontoret avstod från att yttra sig. De andra två instansernas yttranden sammanfattas i det följande.

Riksgäldskontoret förutsätter att lånen skall garanteras av staten. Vidare utgår kontoret från att finansieringen skall läggas upp på samma sätt som för lånen till väginvesteringar i Stockholms län.

Riksgäldskontoret anser att det är väsentligt att eventuella statliga lånegarantier för finansieringen av Göteborgsöverenskommelsen utfärdas av kontoret.

Riksrevisionsverket tar upp tre huvudsakliga synpunkter; de många osäkerhetsfaktorer, avgifterna och deras storlek samt oklara miljöeffekter.

När det gäller osäkerheten anför verket att överenskommelsens objekt endast är principiella till sträckning och utformning och att detta med hänvisning till de besvärliga grundförhållandena i Göteborgsregionen skulle innebära mycket stora osäkerheter i de angivna kostnaderna.

Verkets synpunkter på frågan om avgift eller skatt kan sammanfattas till att på grund av den ringa kopplingen mellan prestation och avgift är avgiften en skatt.

Vidare påpekar verket oklarheten beträffande vem som skall bestämma om storleken på avgifterna och om det är det föreslagna bolagets styrelse eller styrgruppen som fattar beslut om storleken. Denna oklarhet finner verket otillfredsställande då den kan komma att innebära att Vägverket får majoritetsinflytande över avgiftsättningen. Det är principiellt felaktigt att samma part som ansvarar för genomförandet får för stort inflytande på avgiftsnivån. Incitamenten att hålla nere kostnaderna minskar väsentligt.

Riksrevisionsverket anför vidare att den valda avgiftszonen inte ger mest trafikminskning i regionen eller trafiklätnader i innerstaden men däremot störst intäkter. Avgifterna skall tas ut till dess lånen är betalda, enligt beräkningarna efter högst 20 år. Verket drar slutsatsen att avgifternas syfte främst är finansiering och inte styrning av bilismen för att gagna miljön, annat än temporärt. Verket efterlyser en redovisning av de långsiktiga effekterna av de planerade investeringarna.

3 Göteborgsöverenskommelsen och de ursprungliga målen med storstadsförhandlingarna

Prop. 1993/94:169

Regeringens förslag: Vägverket skall ges i uppdrag att bilda ett särskilt finansieringsbolag för lånefinansieringen.

Regeringens bedömningar: Den överenskommelse som träffats mellan parterna i Göteborgsregionen innebär att syftet med principuppgörelsen den 11 januari 1991 kan uppnås i sina huvuddrag. Överenskommelsen bör därför ligga till grund för fortsatt utbetalning av de särskilda statsbidragen till kollektivtrafiken enligt överenskommelsens intentioner.

Fortsatt förberedelsearbete bör bedrivas av Vägverket för de vägtullsfinansierade vägprojekten.

De två större förändringar som har skett i förhållande till principöverenskommelsen är dels att planerna på en östlig sträckning av en ny väg E 6 slopats och ersatts med en satsning på nuvarande huvudvägnät med väg E 6 i bibehållen sträckning genom Göteborg, dels att satsningen på Västtåg har ändrats från infrastrukturinvesteringar till inköp av rullande materiel. Regeringens bedömning är att båda dessa förändringar leder till en bättre måluppfyllelse än den ursprungliga lösningen. Den påbörjade bidragsgivningen till kollektivtrafikinvesteringarna bör fortsätta enligt överenskommelsens intentioner. När det gäller väginvesteringarna och vägtullsystemet krävs ytterligare utredningar vad gäller detaljutformningen. Eftersom väginvesteringarna till stor del skall lånefinansieras bör även utrednings- och projekteringsarbetet lånefinansieras.

I likhet med Stockholmsregionen skall ett finansieringsbolag med Vägverket som majoritetsägare bildas. Som första uppgift skall detta bolag med stöd av Riksgäldskontorets borgen ta upp lån som skall täcka Vägverkets kostnader för förberedelsearbetena.

3.1 Vägtullar

I Göteborgsöverenskommelsen förutsätts att merparten av väginvesteringarna skall finansieras med vägtullar. I proposition (prop. 1993/94:86) har regeringen angett att en utredare skall tillsättas vars uppdrag skall vara att med utgångspunkt i finansieringsbehovet värdera och komplettera hittills framtagna och under närmaste tiden kommande underlag om vägtullarnas utformning, redovisa förslag till lagstiftning och ge förslag till tekniska 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

4 Garantier för förberedelsearbeten

Regeringens förslag: Vägobjekt till en kostnad av ca 6 miljarder kronor skall betalas med vägtullar. Vissa förberedelsearbeten pågår finansierade från sjätte huvudtitelns ramanslag Byggnad av vägar men ytterligare förberedelsearbeten måste komma i gång. Staten skall ställa en lånegaranti på högst 260 miljoner kronor för att finansiera fortsatta förberedelsearbeten.

För att kunna planera och projektera de i överenskommelsen ingående objekten, förbereda och utveckla avgiftssystemet, starta och genomföra vissa smärre byggnadsobjekt krävs 260 miljoner kronor fram till halvårsskiftet 1995. Det smärre objekt som avses ingår i projektet "ombyggnad av nuvarande E 6 på sträckan Olskroksmotet-Kallebäcksmotet" och innebär bl.a. en komplettering av nuvarande Ullevimotet med en avfartsramp och en ombyggnad av Ullevigatan. Delprojektet innebär att en angelägen överföring av trafik till den centrala infartsleden Ullevigatan som i dag belastar lokalgator i området kan genomföras relativt omgående.

Bakgrunden till regeringens förslag är att det, för att kunna projektera och ta fram underlag till den fortsatta prövningen av de enskilda objekten, krävs en längre gående projektering än de översiktliga studier som hittills har genomförts. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med förslag om ställningstagande till finansiering av hela eller delar av Göteborgsöverenskommelsen efter det att bl.a. följande underlag har framkommit:

- Förslag från den särskilda utredaren som skall tillsättas för att utreda och komma med förslag till avgiftssystemets utformning.
- Kommunernas och länsstyrelsernas avrapportering enligt 6 kap. 2 § NRL till regeringen den 15 augusti 1994.
- Göteborgsregionens kommunalförbunds miljökonsekvensanalys av överenskommelsen.

Den osäkerhet om de samlade ekonomiska och miljömässiga konsekvenserna som bl.a. Riksrevisionsverket påtalat bör på detta sätt klarläggas innan slutlig ställning tas till genomförandet av hela eller delar av Göteborgsöverenskommelsen. Lånegarantierna innebär inte något ställningstagande till de olika projektens utformning eller exakta lokalisering. Projekten skall före genomförandet prövas på sedvanligt sätt

med tillämpning av gällande lagstiftning. För detta ställningstagande krävs också en bedömning av hur det föreslagna genomförandet av överenskommelsen påverkar förutsättningarna för det regionala och lokala näringslivet.

5 Särskilt statsbidrag till kollektivtrafikinvesteringar

Regeringens förslag: Statsbidrag om sammanlagt 1 610 miljoner kronor till kollektivtrafikinvesteringar skall betalas ut enligt vad som anges i överenskommelsen.

Genomförandet av Göteborgsöverenskommelsens kollektivtrafikdel har i vissa delar redan kommit igång. I enlighet med överenskommelsen skall staten nu till Göteborgs stad, Göteborgsregionens kommunalförbund och Göteborgsregionens lokaltrafik AB (GLAB) betala ut statliga bidrag enligt tabellen nedan. Enligt överenskommelsen skall medlen betalas ut i förskott i takt med att fördelningsansvarig mottagare fattar beslut om objektets utförande i nästföljande års investeringsplan. Hittills har Göteborgs kommun erhållit 200 miljoner kronor och GLAB 25 miljoner kronor. Göteborgs kommun och Göteborgsregionen planerar att fram t.o.m. år 1995 att investera totalt 635 miljoner kronor inkl. de förskottade medlen. GLAB planerar att fram till år 1995 investera 185 miljoner kronor inkl. de förskottade 25 miljoner kronor som använts till bidrag till utbyggnaden av Lisebergsstationen. Fördelningen av medel på olika typer av objekt framgår av tabellen nedan.

- Upprustning och komplettering av befintligt spårvägssystem .
- Nytt trafikstyrningssystem.
- Naturgasbussar.

Summa bidrag till Göteborgs kommun under perioden: 1 080 mkr

- Infartsparkeringar och regionala terminaler.
- Busskörfält.
- Miljöskyddsåtgärder.

Summa bidrag till Göteborgsregionens kommunalförbund under perioden: 270 mkr

- "Västtåg".
- Lisebergs station.

Summa bidrag till GLAB under perioden: 260 mkr

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 mars 1994

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

Föredragande: statsrådet Odell

Regeringen beslutar proposition 1993/94:169 Överenskommelse om
investeringar i trafikens infrastruktur i Göteborgsregionen.