



2003-09-24

Dnr

N2001:02/2003/92

Stockholmsberedningen

N 2001:02

Regeringen

Näringsdepartementet

**Rapport med anledning av Vägverkets, Banverkets och berörda länsstyrel-
sers slutliga förslag till långsiktiga planer för transportinfrastrukturen i
Stockholm-Mälardalen för perioden 2004-2015**

Inledning

Stockholmsberedningen har regeringens uppdrag att lämna förslag på insatser som förbättrar transportsystemet inom Stockholms län men också transportmöjligheterna mellan Stockholm och övriga Mälardalen, övriga landet samt internationellt. Beredningen skall enligt direktiven även följa upp sina förslag.

Beredningens förslag till prioriterade infrastrukturinvesteringar och andra åtgärder i delbetänkandet SOU 2002:11 (januari 2002) är ett underlag till infrastrukturplaneringen. Regeringen beslutade den 14 mars 2002 om direktiv till trafikverken och länsstyrelserna, om att upprätta långsiktiga planer för transportinfrastrukturen m.m. för perioden 2004-2015. Regeringen pekar i detta direktiv ut vissa av Stockholmsberedningens förordade objekt och anger att de skall ingå i de långsiktiga investeringsplanerna. De utpekade objekten omfattar ökad spårkapacitet genom centrala Stockholm, E18 Lekhyttan - Adolfsberg, E20 Norra Länken, RV73 Älgviken – Fors, LV265 Norrortsleden och LV259 Södertörnsleden.

Enligt regeringens direktiv är också övriga förslag från Stockholmsberedningen angelägna att genomföra och skulle därför övervägas i planeringen. Ansvariga planeringsmyndigheter, dvs. Banverket, Vägverket och berörda länsstyrelser i Mälardalen, skulle i sina planförslag redovisa sina ställningstaganden när det gäller Stockholmsberedningens olika förslag.

Utgångspunkterna för denna rapport är förslagen i Stockholmsberedningens delbetänkande SOU 2002:11, de av regeringen utpekade objekten samt Vägverkets, Banverkets och berörda länsstyrelseras förslag till långsiktiga investeringsplaner för perioden 2004-2015. Det bör framhållas att Stockholmsberedningen i denna rapport endast kommenterar vissa av de mest angelägna objekten. Det finns naturligtvis också en mängd andra infrastrukturobjekt i Stockholm-Mälardalsregionen som inte direkt kommenteras här, men som också är viktiga att genomföra och i många fall kunnat inrymmas i de nu föreliggande planerna.

Övergripande synpunkter

Även med höga ambitioner och omfattande planeringsinsatser har inte tillräckliga investeringar gjorts i Stockholmsregionens transportsystem under de senaste decennierna, vilket är otillfredsställande. Under tiden har befolkning och ekonomi vuxit snabbt, liksom trafiken. Befolkningsökningen i Stockholmsregionen bedöms fortsätta. Även om vi nu inte befinner oss i en högkonjunktur ökar ändå både resande och transporter. Det kraftigt ökade resandet i Stockholm-Mälardalsregionen skapar en omfattande trängsel i såväl vägtrafik- som kollektivtrafiksystemet och under allt längre tider. Kapacitetsbristerna i regionen bromsar regionens utveckling. Detta medför problem för frakt av gods, näringslivstransporter och allmänhetens resande. Till detta kommer betydande negativa effekter på miljön i form av ökade utsläpp och buller samt risk för försämrade trafiksäkerhet. Trafiksäkerhetsmålen kommer inte att kunna uppnås.

Om inte tillräckliga investeringar sker inom rimlig tid är risken stor att den nu pågående utvecklingen i regionen som leder bort från de transportpolitiska målen, inte kan vändas i positiv riktning särskilt vad gäller framkomlighet, miljö och säkerhet. Därmed äventyras förutsättningarna för ekonomisk tillväxt i landets huvudstadsregion och landets internationella konkurrenskraft kan allvarligt försämrats. Om utbyggnad av transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalsregionen inte sker, riskerar även de ekonomiska resurser som utgör grunden för fortsatta sociala och också miljömässiga förbättringar i regionen att minska.

Det är nödvändigt att bygga ut transportinfrastrukturen för att kunna motverka sådana strukturella problem som i dagsläget drabbar delar av regionens näringsliv. Växande flaskhalsproblem inom bland annat trafiksektorn och problem på bostadsmarknaden missgynnar en positiv näringslivsutveckling och tillväxten. Ett ökat bostadsbyggande är i sin tur beroende av att problemen i transportsektorn löses.

Infrastruktursatsningar är också nödvändiga för att motverka obalansproblem mellan norra och södra Stockholmsregionen samt för att stödja den s.k. "regionförstoringen" som pågår i Stockholm-Mälardalen vad gäller bostads- och arbetsmarknaderna. En integrerad bostads- och ar-

betsmarknad i hela Mälardalen bör med kraft understödjas bl.a. genom utbyggda kommunikationer. Framför allt måste kapacitetsproblemen i transportsystemet undanröjas inte minst genom att flaskhalsar i infrastrukturen elimineras. Detta bidrar till en ökad hållbar tillväxt och förbättrad ekonomisk uthållighet i regionen och i hela landet. Regionförstoringen kommer att underlätta en diversifiering av näringslivet som blir mer robust och bättre kan klara konjunktursvängningar.

Samverkande åtgärder behövs mot denna bakgrund för att Stockholm–Mälardalsregionens transportsystem på trettio års sikt skall kunna utvecklas i riktning mot nationella mål och de mål som beredningen angett. Investeringar behövs redan under de närmaste åren både i väg- och spårnät liksom i kollektivtrafiksystemet. En ökad samordning mellan Vägverket och Banverket är härvid nödvändig.

Kostnaderna för infrastruktur i storstadsregioner är höga. Behoven av ökade transportmöjligheter har tyvärr oftast inte samband med byggförsättningar. I tätbebyggda områden riskerar fler personer att störas än i glesbygd vilket medför kostsammare genomförande, exempelvis krav på tunnlar. Berg och vattendrag ger också högre genomförandekostnader såsom i Stockholm. Dessa högre genomförandekostnader i Stockholmsregionen bör hänföras till miljökostnader.

Behovet av underhålls- och bärighetsinsatser i Mälardalslänen måste också starkt framhållas enligt Stockholmsberedningen. Ökade underhållsinsatser blir också nödvändiga vid senareläggning av nyinvesteringar.

Planförslagen

Stockholmsberedningen anser att de till regeringen i augusti 2003 inlämnade förslagen till infrastrukturplaner som berör Stockholm–Mälardalsregionen, i stora drag är bra och har en rimlig prioritering. De föreslagna infrastrukturinsatserna är dock klart otillräckliga och det är mycket allvarligt att genomförandet försenas. Planerna innebär även ett begränsat genomförande av vissa objekt.

Eftersom tillgängliga medel i början av planperioden är upplåsta för redan påbörjade objekt, kommer få objekt kunna påbörjas inom den tid som Stockholmsberedningen anser nödvändigt. Dessutom saknas helt i förslagen till investeringsplanerna för 2004-2015 vissa objekt vilka är mycket viktiga för att lösa de allvarliga trafikproblemen i regionen. Stockholmsberedningen har tidigare under remisstiden framhållit för Vägverket och Banverket bl.a. att det är nödvändigt att ytterligare objekt och ökad resurstilldelning för vissa objekt i Stockholm–Mälardalsregionen inryms i planerna, vilket också understryks av andra remissinstanser. Detta är nödvändigt för att utan förseningar åtgärda de allvarliga bristerna i regionens transportsystem. En viss ökad resurstill-

delning har skett till järnvägar i regionen i Banverkets plan, i förhållande till förslagen i remissversionen, men byggandet kommer ändå att allvarligt försenas i förhållande till trafikbehoven.

Risken är således mycket stor att problemen förvärras under de kommande decennierna och att den pågående utvecklingen som leder bort från de transportpolitiska målen fortsätter. Förutsättningarna för ekonomisk tillväxt kan äventyras. Det finns dock möjlighet till en betydligt mer positiv utveckling, men detta förutsätter kraftfulla åtgärder i transportsystemet i form av utbyggnad och upprustning av infrastrukturen samt effektivisering av transportsystemet.

Det konstateras i de långsiktiga investeringsplanerna att bland annat besparingskrav innebär att många nödvändiga objekt skjuts på framtiden. Enligt länsstyrelserna och trafikverken är bristen på finansiering av infrastrukturobjekt ett stort problem för Mälardalsregionens utveckling men även för trafiksäkerheten. Det finns en mycket stor uppslutning kring infrastruktursatsningar vilket konstaterats av bl.a. trafikverk, länsstyrelser och Stockholmsberedningen samt i Regional Utvecklingsplan för Stockholms län (RUFs). Regionen är överens om betydelsen av genomförandet av ett flertal objekt. Det är därför också mycket viktigt att planhanteringen påskyndas för att genomförandet inte ska försenas.

Vad gäller länsplanerna visar analyserna i dessa planer med all tydlighet att länsramarna för Mälardalslän bör höjas till 150 % av grundnivån för att förbättra transportsituationen i tillräcklig grad. Behovet av ökade länsramar understryks av Stockholmsberedningen liksom av många remissinstanser.

Planerna innebär att redan påbörjade väg- och banprojekt i första hand fullföljs. Genomförandet, speciellt av större ännu inte påbörjade projekt, är beroende av hur det statsfinansiella läget utvecklas. Enligt tilläggsdirektiv från regeringen blir anslagen begränsade för åren 2004, 2005 och 2006.

Behoven av transportinvesteringar i regionen är för närvarande så stora att olika finansieringsalternativ måste övervägas. Finansiering enbart från löpande anslag, för objekt såväl från Vägverket, Banverket och länsplanerna, är inte tillräcklig utan i vissa fall bör även annan finansiering och förskottering övervägas. Detta kan gälla lånefinansiering respektive avgiftsfinansiering som helt eller delvis bör övervägas i vissa fall om inte anslagsmedel finns tillgängliga.

Järnvägar och kollektivtrafik

Stockholmsberedningen konstaterar att ett flertal mycket angelägna järnvägsobjekt senareläggs i Banverkets planer vilket är mycket allvarligt

för trafiksituationen i Stockholm-Mälardalen. Mot bakgrund av att omkring 80% av tågresandet i landet idag sker i Stockholm-Mälardalsregionen är dessa förseningar synnerligen problematiska.

De allvarligaste flaskhalsarna på järnvägsområdet finns i centrala Stockholm och på Stockholms in- och utfartsstråk i Mälardalsregionen. Här finns en omfattande persontrafik med pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg samt godstrafik. Kapacitetsproblemen är därför mycket stora. De två spåren över Riddarholmen i Stockholm byggdes år 1871. Sedan dess har trafiken mångfaldigats och dessa spår tillhör i dagsläget de i särklass hårdast belastade i Sverige och är dessutom mycket störningskänsliga. Trafikstörningar på banan genom Stockholm får i vissa fall negativa konsekvenser för järnvägstrafiken i stora delar av landet. Detta är en oacceptabel situation för stora delar av landet som det finns stora samhällsvinster att åtgärda.

I regeringens uppdrag i december 2000 till Banverket, om att planera för en utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm, anges att planeringsarbetet bör genomföras så att en utökad spårkapacitet kan tas i drift senast 2011.

Citybanan, dvs. två nya spår i tunnel genom centrala Stockholm, är mot denna bakgrund det högst prioriterade objektet i Stockholm-Mälardalsregionen och utpekat av regeringen. Stockholmsberedningen framhåller att frågan om en ökad spårkapacitet genom Stockholms centrala delar har absolut högsta prioritet och snarast måste ges en långsiktig lösning. Närmast total enighet råder i Mälardalen och övriga berörda landsdelar om detta projekts angelägenhet.

Det är oacceptabelt att Banverket inte kunnat inrymma Citybanan i planen förrän 2007-2015 med tanke på investeringens nytta och höga prioritet. En tidigareläggning av objektet är synnerligen nödvändig. Inriktningen bör vara genomförandet av vissa förberedelsearbeten åren 2004-2005 och byggstart år 2006. Tidigareläggning måste också ske av kapacitetshöjande åtgärder på befintliga spår, särskilt söderifrån, vid Stockholm C. De sistnämnda åtgärderna, tillsammans med Årstabrons kapacitetsstillskott, är ett led i att temporärt öka kapaciteten genom centrala Stockholm, i avvaktan på att Citybanan färdigställs.

Citybanan är en absolut nödvändig, men inte en tillräcklig, förutsättning för tågtrafiken ska undgå kapacitetsproblem i Mälardalen och andra berörda delar av landet. Åtgärder för att samtidigt öka kapaciteten på Stockholms in- och utfartsstråk bör ske samordnat med byggandet av Citybanan. I första hand gäller detta Mälärbanan, Västerhaninge-Nynäshamn och Svealandsbanan. Banverket har under planarbetets gång ökat investeringsvolymen för de sistnämnda objekten men problemet är att de är inplanerade 2010-2015 vilket är allt för sent och därför bör de också tidigareläggas. Det är angeläget att se dessa kapacitetsökningar

samordnas med byggandet av Citybanan eftersom störningar i en del av detta spårssystem samtidigt också påverkar trafiken i andra delar av systemet.

Stockholmsberedningen anser att dessa kapacitetsökningar på sträckan Västerhaninge–Nynäshamn är mycket angelägna för utvecklingen på Södertörn och Gotland. De ovan nämnda satsningarna på Mäljarbanan gäller partiell fyrspårsutbyggnad på sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll och på Svealandsbanan utbyggnad till partiellt dubbelspår. Dessa satsningar är viktiga för att skapa ett störningståligare och robustare trafiksystem som kan möta upp utvecklingen mot en mer integrerad bostads- och arbetsmarknad i Mälardalen. Sedan kapacitetsproblemen genom södra Stockholm (Årstabron och Citybanan) har lösts, kommer sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll att vara en återstående flaskhals och en minst lika allvarlig kapacitetsbrist som dagens getingmidja genom centrala Stockholm. Därför är det angeläget att under planperioden också fullfölja fyrspårsutbyggnaden Tomtebodavägen–Kallhäll. Enligt Banverket kommer det annars bli svårt att förbättra regionalstågtrafiken till Västerås.

Enligt finansplanen i budgetpropositionen (prop. 2003/04:1) är infrastrukturinvesteringar en central faktor för tillväxten de kommande åren. Dimensioneringen av de slutgiltiga anslagsnivåerna för 2005 och 2006 återkommer dock regeringen till nästa år. Regeringen refererar till Banverkets bedömning att det krävs en anslagsökning med ca 6 miljarder kronor under perioden 2004–2006 för att klara de av regeringen utpekade järnvägsprojekten, de redan pågående projekten och projekt långt gångna i planeringen. Regeringen framhåller i finansplanen att utgångspunkten är att området ges särskilt hög prioritet och att de av Banverket prioriterade projekten kan genomföras enligt ursprunglig plan. Stockholmsberedningen vill här framhålla att det är mycket glädjande att regeringen i finansplanen prioriterar järnvägssatsningar som bl.a. inbegriper Citybanan. Beredningen förutsätter att Banverket därmed kan genomföra byggandet av Citybanan 2006–2011. Stockholmsberedningen har även noterat att i regeringsförklaringen 2003 framhålls att Citybanan skall byggas.

I Banverkets plan har endast kunnat inrymmas statsbidrag till två kollektivtrafikobjekt i Stockholmsregionen. Dessa är tvärspårväg Slussen–Hammarby Sjöstad – Saltsjöbaden samt tvärspårväg Alvik - Ulvsunda - Solna Station. Även dessa är sent inplanerade under planperioden, speciellt Slussen–Hammarby Sjöstad–Saltsjöbaden föreslås inte påbörjas förrän år 2010. Det är inte minst negativt för bostadsbyggandet. En tidigareläggning är således angelägen också för dessa objekt.

Stockholmsberedningen anser att de föreslagna bidragen i Banverkets plan till pendeltåg och spårvagnar till trafikhuvudmannen i Stockholms län, bör höjas väsentligt.

Stockholmsberedningen framhåller vidare att Banverket i sin investeringsplan bör överväga nödvändiga åtgärder för att förbättra pendel- och regionalstågtrafiken till och från Arlanda flygplats. Detta är nödvändigt för att öka tillgängligheten till Arlandaområdet från hela Mälardalen för resenärer och arbetsresande, samt av miljöskäl bl.a. enligt kraven för Arlandas utsläppstak. Särskilt tillgängligheten med kollektivtrafik till Arlanda måste förbättras såväl lokalt som regionalt inte minst från den södra länsdelen, södra Mälardalen samt nordöstra Stockholms län. Helt avgörande för detta är också att Citybanan snarast genomförs.

Stockholmsberedningen anser mot denna bakgrund att det bör finnas en beredskap i planen för att göra de stationsåtgärder som krävs vid Arlanda flygplats för pendeltågtrafik. I planen ingår inga investeringar för anslutningar till Arlanda. Möjligheterna att låta pendeltåg trafikera Arlandabanan bör emellertid undersökas enligt Banverkets plan, vilket Stockholmsberedningen tillstyrker.

Även utbyggnad av vägsystemet till och från Arlanda inte minst för kollektivtrafik är nödvändig.

Vägar m.m.

Stockholmsberedningen anser att ett av de allvarligaste problemen vad gäller nationella vägar i regionen är avsaknaden av resurser för att lösa frågan om ökad vägkapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet. Vägverkets pågående utredningar visar att kostnaderna för de olika alternativen är så stora att enbart anslagsfinansiering medför att projektet riskerar skjutas mycket långt fram i tiden med nuvarande anslagsnivåer. Stockholmsberedningen föreslår mot denna bakgrund att möjligheter till alternativ finansiering för genomförandet av en västlig, nord-sydlig vägförbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet i Stockholm bör övervägas. En avgiftsfinansiering enligt bestämmelserna i Väglagen, bör helt eller delvis övervägas för detta objekt.

Alternativ finansiering och därmed även lånefinansiering, bör inte uteslutas för olika vägobjekt om inte anslagsfinansiering medges. Stockholmsberedningen har erfarit att Vägverket igångsatt ett arbete om alternativ finansiering. Även om Stockholmsberedningen ännu inte kunnat ta del av resultatet av Vägverkets arbete, vill beredningen framhålla att det är positivt att Vägverket tagit initiativ till detta arbete om alternativ finansiering.

De av regeringen i direktiven till långtidsplaneringen utpekade objekten i regionen, är mycket angelägna att genomföra inom rimlig tid.

LV265 Norrortsleden som är igångsatt år 2002 får inte fördröjas. Den är mycket viktig för de öst-västliga förbindelserna i regionen. RV73 Älgvi-

ken-Fors är ett annat av regeringens utpekade objekt. Det är mycket angeläget att snarast genomföra för att öka trafiksäkerheten, förbättra miljön samt för att öka framkomligheten och kapaciteten. Utbyggnaden betyder mycket dels för den regionala utvecklingen på Södertörn samt dels för snabbare och säkrare transporter till hamnen i Nynäshamn och för Gotlands förbindelse med fastlandet. Stockholmsberedningen anser att det är djupt otillfredsställande att detta angelägna objekt enligt länsplanen föreslås påbörjas först år 2009 (klart år 2012). LV259 Södertörnsleden, som är ytterligare ett av regeringens utpekade objekt, föreslås i planen påbörjas år 2012 vilket är mycket sent med tanke på behoven av tvärförbindelser för Södertörns utveckling, ökad framkomlighet och för trafiksäkerheten.

Stockholmsberedningen är mot denna bakgrund angelägen om att RV73 Älgviken-Fors och LV259 Södertörnsleden, som båda är högt prioriterade av Stockholmsberedningen, kan igångsättas tidigare än nu planerat i länsplanen.

E20 Norra Länken är ett av regeringens utpekade objekt och beräknas enligt vad Stockholmsberedningen erfarit kunna påbörjas 2005-2007 vilket enligt Stockholmsberedningen är positivt.

Stockholmsberedningen konstaterar att E18 Lekhyttan-Adolfsberg, som särskilt utpekats av regeringen i direktiven, finns med under planperioden vilket är positivt. Det är dock mycket negativt för utvecklingen i Mälardalen att endast begränsade eller försenade satsningar på E18 och E20 kunnat inplaneras av Vägverket under perioden, utöver av regeringen utpekade objekt. Bl.a. gäller detta E18 Sagån-Enköping och E18 Västjädra-Västerås som planerats in väldigt sent i perioden.

Beslut i detta ärende har fattats av Stockholmsberedningen den 24 september 2003. I den slutliga handläggningen deltog även sekreteraren Marianne Möller. Vid Stockholmsberedningens beslut i detta ärende har ledamöterna Margareta Olofsson och Bengt Cedrenius lämnat reservationer – bifogas.

Kenneth Kvist
Ordförande

Ragnvald Paulsson
Huvudsekreterare

Kopia till

Banverket huvudkontoret

Banverket Östra Banregionen

Vägverket huvudkontoret

Vägverket Region Stockholm

Vägverket Region Mälardalen

Luftfartsverket

Länsstyrelserna i Mälardalen

Regionförbundet C-framåt

Berörda Landsting/trafikhuvudmän

Mälardalsrådet

Berörda kommuner

Stockholm 2003-09-24

Reservation från ledamoten Margareta Olofsson (v) med anledning av Stockholmsberedningens rapport med anledning av Vägverkets, Banverkets och berörda länsstyrelser slutliga förslag till långsiktiga planer för transportinfrastrukturen för perioden 2004-2015

Jag konstaterar att medeltilldelningen till regionen avseende kollektivtrafiksatsningar vare sig står i paritet med befolkningsunderlaget eller den förväntade positiva utveckling som skisseras för regionen. Att en region som står för över 70% av landets samtliga spårresor endast tilldelas 11% av Banverkets planeringsram är inte långsiktigt hållbart. Detta kommer till uttryck i alltför snålt tilltagna ramar för de nödvändiga satsningar som krävs för att i framtiden klara transportbehovet och samtidigt leva upp till de transportpolitiska målen. Framförallt saknas tillräckliga medel för att sluta snabbspårvägens ring runt Stockholm, inklusive Kista-grenen. Tunnelbaneförlängningar samt, yttre tvärbanor saknar också finansiering. Jag instämmer därmed med beredningens bedömning av nödvändiga åtgärder på kollektivtrafiksidan.

Medeltilldelningen på vägsidan är mer acceptabel, även om en omfördelning bör ske. Norra Länkens finansiering borde utformas så att fre-scatiskaftet förlängs, samt att en påfart/avfart ordnas vid Sveavägen/Roslagstull. E18 borde erhålla finansiering så att en tunnelförläggning under Tensta och Rinkeby medges. Dessutom bör trafiksäkerhetsförbättringar av väg 73 tidigareläggas. Dessa justeringar bör vara möjliga genom att omfördela i den nationella väghållningsplanen. Den eftersträ-vande effekten att förbättra de nord-sydliga förbindelserna bör kunna uppnås genom att införa trängselavgifter.

Beredningens uttalande stöd för alternativa finansieringar för vägprojekt måste avvisas. Alternativa finansieringsformer som till ex. PPP ökar upphandlingskostnader, men framförallt binder finansieringsformen upp framtida investeringsramar och minskar därmed kommande riksdagars handlingsfrihet. Samma förhållande gäller för lånefinansiering. Att låsa upp det framtida anslagsutrymmet är negativt då trafikpolitiken riskerar att bli sämre rustad för att möta förändringar och trender på transportområdet. Tillämpande av en PPP-lösning för den av beredningen förordade Förbifart Stockholm för med sig kraftigt negativa effekter på både trafikarbete och trafikförning i regionen. Förutom att själva förbifarten i sig ökar trafikarbetet, erhåller vi en icke acceptabel situation med en kringfartsled som är avgiftsbelagd samtidigt som de genare färderna genom regioncentrat är avgiftsfria.

Stockholm 2003-09-24

Reservation från ledamoten Bengt Cedrenius (mp) med anledning av Stockholmsberedningens rapport med anledning Vägverkets, Banverkets och berörda länsstyrelser slutliga förslag till långsiktiga planer för transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälardalen för perioden 2004-2015

Jag har tidigare redovisat mina ställningstaganden till infrastrukturutbyggnaden i beredningens delbetänkande SOU 2002:11. Jag pekade då på att de olika järnvägs- och kollektivtrafikprojekten som beredningen redovisat är betydligt angelägnare för regionen än många av de stora vägprojekten som föreslagits.

Sedan jag skrev det har Stockholms stad beslutat att genomföra ett försök med trängselavgifter med syfte att avlasta de stora infartsvägarna till Stockholm. Nya beslut om investeringar i stora vägprojekt ska naturligtvis avvakta utvärderingen av försöket. De kontakter och rapporter som beredningen tagit del av i samband med arbetet rörande trängselavgifterna, pekar dessutom samstämmigt på att trängselavgifterna kommer att ha avlastande effekt. En förutsättning är då att kollektivtrafiken snabbt tillförs resurser så att den ökade efterfrågan kan mötas med ökat utbud och förbättrad kvalitet.

I Stockholmsberedningens uppdrag ingår också att återkomma med förslag till hur de av beredningen föreslagna åtgärderna ska finansieras. Denna diskussion har ännu inte påbörjats. Jag finner det därför förvånande att beredningens majoritet nu i rapporten föregriper detta vårt uppdrag genom att utöver anslagsfinansiering föreslå ”annan finansiering och förskottering”.

Stockholmsberedningen har inte diskuterat några alternativa finansieringslösningar och jag anser därför att vi bör avvakta med ett ställningstagande i denna fråga. Ett okritiskt och oöverlagt agerande i finansieringsfrågan kan leda till att investeringar inte prioriteras utifrån samhällsekonomiska kalkyler, utan utifrån tillgängligt investeringskapital. En annan risk är att en alltför stor andel av kommande infrastrukturbudgetar kommer att vara låst av ränte- och amorteringskostnader på objekt som kanske inte hade kommit till stånd utan ett kommunalt förskottslån.

När det gäller planförslagen instämmer jag i rapportens synpunkter avseende järnvägar och kollektivtrafik. När det gäller de olika vägprojekten hänvisar jag till min reservation i beredningens delbetänkande SOU 2002:11. Jag vill betona att trafiksäkerhetsarbetet måste ges högsta prioritet. På väg 73 borde skyndsamt ett avskiljande mitträcke sättas upp på vissa delar som t.ex. passagen genom Landfjärden. Denna passage borde dessutom hastighetsbegränsas till 50 km/tim. En intensifierad trafik-

övervakning måste också till (jmf. Huddingevägen där en sådan åtgärd resulterade i en 50-procentig nedgång i olycksfrekvensen).

När penningbristen är stor finns det anledning att påpeka att Södertörnsleden kan byggas ut etappvis. Flemmingsberg – Vårby måste visserligen genomföras som en sammanhängande del men återstoden mellan Granby och Flemmingsberg kan med fördel genomföras successivt under förutsättning att Vägverket beslutar att utveckla nuvarande vägnät enligt den s.k. 0,5-linjen.

Avslutningsvis vill jag dessutom peka på att Stockholmsberedningens arbete kring infrastrukturen, enligt min uppfattning, pekar på ett angeläget behov av att samordna Vägverkets, Banverkets och länsstyrelsernas infrastrukturplanering. Gemensamma samhällsekonomiska bedömningar och samhällskonsekvensbeskrivningar skulle säkerligen kunna ge stora samhällsvinster.