

Regeringens proposition

1997/98:123

Finansiering av vissa trafikanläggningar i
Stockholms län m.m.

Prop.
1997/98:123

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 19 februari 1998

Lena Hjelm-Wallén

Ines Uusmann
(Kommunikationsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen hur Södra länken och Årstabron skall finansieras samt hur redan upptagna lån för pågående, genomförda och avbrutna projekt inom ramen för Dennisöverenskommelsen skall avvecklas.

Innehållsförteckning

Prop. 1997/98:123

| | | |
|---|--|----|
| 1 | Förslag till riksdagsbeslut | 3 |
| 2 | Ärendet och dess beredning | 3 |
| 3 | Bakgrund | 4 |
| 4 | Finansiering av Årstabron och Södra länken | 4 |
| 5 | Avveckling av lån som tagits upp på grund av Dennisöverenskommelsen | 7 |
| | Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 19 februari 1998..... | 12 |

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner finansieringslösningen för Södra länken och Årstabron (avsnitt 4),
2. bemyndigar regeringen att begränsa Riksgäldskontorets rätt att teckna statlig borgen för vissa väginvesteringar i Stockholms län till att omfatta dels projektet Södra länken inom en ram om 5 000 miljoner kronor, dels redan påbörjade, avslutade eller avbrutna projekt inom en ram om 3 125 miljoner kronor (avsnitt 4 och 5),
3. bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret justera ovan givna garantier med högst 1 600 miljoner kronor respektive 500 miljoner kronor för vid varje tidpunkt upplupna räntekostnader och prisökningar i samhället (avsnitt 4 och 5),
4. godkänner att medel till kollektivtrafikens utbyggnad i Stockholmsregionen skall, med ändring av ändamålet enligt avsnitt 5, utbetalas till Stockholms läns landsting i enlighet med principerna i Dennisöverenskommelsen,
5. godkänner vad regeringen anfört om återbetalning av lån (avsnitt 5).

2 Ärendet och dess beredning

Regeringen beslutade den 22 maj 1997 att överlämna propositionen Långsiktigt hållbara trafiklösningar i Stockholm och Göteborg till riksdagen (prop. 1996/97:160). Riksdagen har i december 1997 dels godkänt regeringens förslag till förändringar i trafiklösningarna i Göteborgsregionen, dels bemyndigat regeringen att låta Riksgäldskontoret teckna statlig borgen om ytterligare 100 miljoner kronor för fortsatt planerings- och förberedelsearbete samt information inom ramen för den nya trafiklösningen i Göteborg (bet. 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104).

Såvitt gäller regeringens förslag till förändringar i trafiklösningens innehåll i Stockholmsregionen och finansieringen av drift och underhåll av de nya vägarna i regionen har riksdagen valt att avvakta med beslut till dess att pågående diskussioner mellan företrädare för regeringen, Stockholms stad och Stockholms läns landsting har avslutats.

Den 22 december 1997 tecknade Stockholms stad, Stockholms läns landsting och staten en överenskommelse om finansiering av Årstabron och Södra länken m.m.

Regeringen har denna dag genom skrivelse till riksdagen återkallat sitt tidigare förslag om förändringar i trafiklösningens innehåll i Stockholmsregionen.

Regeringen föreslog i propositionen Långsiktigt hållbara trafiklösningar i Stockholm och Göteborg (prop. 1996/97:160) bl.a. att Dennisöverenskommelsens vägdel skulle förändras i en riktning mot en långsiktigt hållbar trafiklösning för Stockholmsregionen, att drift och underhåll av de nya vägarna skulle finansieras inom ramen för Vägverkets ordinarie anslag för drift och underhåll av vägar samt att riksdagens beslut att vägtullar skall finansiera utbyggnaden av vissa vägprojekt i Stockholms län skulle upphävas. Regeringen anförde i propositionen bl.a. att de vägobjekt som ingår i trafiklösningen för Stockholm inte omfattas av aktuella statliga infrastrukturplaner. Därför måste dessa objekt finansieras genom att regionen själv svarar för någon form av regional finansiering. Regeringen anförde vidare att den avsåg att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda och lämna förslag till en lagstiftning om miljöstyrande avgifter i tätort. Som en förutsättning för ett miljöstyrande avgiftssystem angavs blocköverskridande majoriteter i regionen. Den 28 augusti 1997 beslutade regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag till en lagstiftning för miljöstyrande avgifter i tätort. Uppdraget skall redovisas senast den 1 februari 1999.

Efter överläggningar mellan staten, Stockholms stad och Stockholms läns landsting har framkommit att det för närvarande inte finns blocköverskridande majoritet för att införa ett avgiftssystem för biltrafiken i Stockholms innerstad. Då inte förutsättningar föreligger för andra former av regional finansiering i erforderlig omfattning har regeringen denna dag återkallat förslaget i propositionen Långsiktigt hållbara trafiklösningar i Stockholm och Göteborg (prop. 1996/97:160), om förändringar i trafiklösningens innehåll i Stockholmsregionen.

4 Finansiering av Årstabron och Södra länken

Regeringens förslag: Årstabron och Södra länken skall samfinansieras med Stockholms läns landsting respektive med Stockholms stad. Riksgäldskontorets bemyndigande att teckna statlig borgen för Södra länken skall begränsas till högst 5 000 miljoner kronor i prisnivå juni 1997. Därutöver skall Riksgäldskontoret bemyndigas att justera denna garanti med högst 1 600 miljoner kronor för upplupna räntekostnader och för prisökningar i samhället.

Skälen för regeringens förslag: Till följd av att det för närvarande inte finns blocköverskridande majoritet för att införa ett avgiftssystem för biltrafiken i Stockholms innerstad och att heller inga andra former av regional finansiering föreligger inbjöd Kommunikationsdepartementet i oktober 1997 företrädare för Stockholms stad, Nacka kommun och Stockholms läns landsting till överläggningar om trafiklösningarna i Stockholmsregionen.

Överläggningarna resulterade i en överenskommelse om finansiering av Årstabron (utbyggnad till fyra spår på sträckan Årstabergsvägen–Stockholm Södra) samt Södra länken mellan Essingeleden och Värmdöleden. Dessutom överenskom parterna att staten skulle ersätta Nacka, Stockholm, Solna och Sundbybergs kommuner samt Stockholms läns landsting för t.o.m. den 31 mars 1998 nedlagda kostnader, tillsammans dock högst 400 miljoner kronor, för väganknutna miljöinvesteringar enligt Dennisöverenskommelsen.

Överenskommelsen innebär att järnvägens kapacitet skyndsamt skall förstärkas genom att sträckan Årstabergsvägen–Stockholm Södra byggs ut till fyra spår, inklusive en ny dubbelspårig järnvägsbro över Årstaviken. En utbyggnad av järnvägens kapacitet söder om Stockholm är nödvändig för att snabbt öka kapaciteten i järnvägssystemet samtidigt som det ger handlingsfrihet när det gäller att hitta lösningar för att utöka kapaciteten för järnvägstrafiken genom centrala Stockholm. Såväl ett tredje järnvägsspår i ytläge vid Riddarholmen som en pendeltågstunnel Odenplan–City–Slussen/Stockholm Södra är möjliga att kombinera med den nu överenskomna utbyggnaden mellan Årstabergsvägen och Stockholm Södra. För att det inte skall råda något tvivel om förutsättningarna för att bygga ett eventuellt tredje järnvägsspår i ytläge vid Riddarholmen har Stockholms stad och staten gemensamt uttalat att man är överens om att ett sådant förutsätter en helhetslösning innebärande att centralbron ersätts av en biltunnel.

Den överenskomna finansieringen innebär att Stockholms läns landsting bidrar med 800 miljoner kronor (prisnivå december 1997) för finansieringen av sträckan Årstabergsvägen–Stockholm Södra, varav 400 miljoner kronor skall erläggas den 1 juli 1999 och 400 miljoner kronor skall erläggas den 1 juli 2000. Parterna överenskom också att statsbidrag avsatta för snabbspårvägen delen Älvsjö–Årsta i stället får användas dels för finansiering av den nya Årstabron, dels för anläggandet av en ny pendeltågsstation Årstaberg, där en direkt omstigningsmöjlighet finns till den nya snabbspårvägen mellan Gullmarsplan–Alvik. Parterna överenskom vidare att statsbidrag avsatta för tunnelbanans utbyggnad från Hjulsta till Barkarby i stället får användas till finansieringen av den nya Årstabron. Sträckan Årstabergsvägen–Stockholm Södra är i dagsläget budgeterad till ca 900 miljoner kronor. Resterande medel utöver det som Stockholms läns landsting bidrar med skall staten genom Banverket ansvara för.

Parterna överenskom vidare att omedelbart återuppta byggnadsarbetena på Södra länken samt att fullfölja pågående planarbete. Den överenskomna finansieringen för Södra länken, exklusive kostnader för marklösen, är följande: Staten bekostar en investering på 5 680 miljoner kronor och Stockholms stad bekostar 827 miljoner kronor (prisnivå december 1997). Bidraget från Stockholms stad skall ställas till statens förfogande senast den 1 januari 1999. För eventuella kostnadsfördyringar av projektet utöver index svarar Stockholms stad för 25 % och staten för 75 %. Eventuella kostnadsbesparingar fördelas enligt samma proportion och insparade medel skall återbetalas till Stockholms stad när projektet färdigställts. Parterna har också överenskommit att driften av Södra länken bekostas av staten, med ett årligt bidrag om 15 miljoner kronor i

prisnivå december 1997 från Stockholms stad, till dess lånen för Södra länken är återbetalade, dock längst 25 år.

För att fullfölja statens åtaganden enligt överenskommelsen med Stockholms stad måste finansieringen delvis ske med lån under byggnadstiden. Därefter skall lånen återbetalas med medel från utgiftsområde 22, Kommunikationer, under ca 25 år. Investeringen inklusive marklösenkostnader beräknas till 6 652 miljoner kronor. Från detta avgår bidraget från Stockholms stad om 827 miljoner kronor. Lika mycket bör ställas till Vägverkets förfogande i form av en anslagsökning genom omfördelning inom utgiftsområde 22, Kommunikationer. Resterande del bör finansieras med lån på den fria kapitalmarknaden genom Vägverkets Investeringsaktiebolag Väginvests försorg. Den lånefinansierade delen av projektet bör då omfatta ca 5 000 miljoner kronor i 1997 års prisnivå. Den årliga kostnaden, dvs. ränta och amortering, för den lånefinansierade delen av projektet kan beräknas till ca 365 miljoner kronor per år vid en realränta på ca 4 %. Återbetalningen av lånen bör påbörjas då anläggningen har öppnat för trafik vilket beräknas bli ca år 2004. Medel till detta skall således inrymmas i statsbudgeten fr.o.m. år 2004 och kommer att belasta statsbudgeten fram till ca år 2029.

För närvarande är en av riksdagen beslutad lånegaranti för Södra länken om 6 487 miljoner kronor i prisnivå juni 1997 utställd (inklusive marklösen för Södra länken omfattar garantin totalt 6 652 miljoner kronor). Det är regeringens uppfattning att denna garantiram väsentligt kan minskas till följd av att projektet nu samfinansieras. Då den totala lånefinansierade investeringen endast uppgår till ca 5 000 miljoner kronor exklusive prisjusteringar och ränta föreslår regeringen att riksdagen bemyndigar regeringen att begränsa garantiramen till högst 5 000 miljoner kronor i prisnivå juni 1997.

Riksdagen har tidigare bemyndigat Riksgäldskontoret att justera utställda garantier för väginvesteringarna i Stockholms län med tillkommande räntekostnader samt för prisökningar i samhället (prop. 1993/94:86, bet. 1993/94:TU24, rskr. 1993/94:247). Med anledning av de krav budgetlagen ställer bör en övre gräns för dessa justeringar fastställas. Med hänsyn till de antaganden som för närvarande kan göras beträffande räntenivåer, inflation och amorteringstakt bedömer regeringen att justeringen för ränta och prisutveckling högst bör uppgå till 1 600 miljoner kronor. Regeringen bör därför bemyndigas att låta justera garantin för Södra länken med högst 1 600 miljoner kronor för upplupna räntekostnader och prisökningar i samhället.

5 Avveckling av lån som tagits upp på grund av Dennisöverenskommelsen

Prop. 1997/98:123

Regeringens förslag: Lån som tagits upp för investeringar i avbrutna väganläggningar m.m. skall skyndsamt återbetalas.

Medlen till kollektivtrafikens utbyggnad i Stockholmsregionen skall, med ändring av ändamålet enligt avsnitt 5, betalas ut till Stockholms läns landsting i enlighet med principerna i Dennisöverenskommelsen.

Riksgäldskontorets bemyndigande att teckna statlig borgen skall begränsas till högst 3 125 miljoner kronor i prisnivå juni 1997 för redan påbörjade, avslutade eller avbrutna vägprojekt.

Därutöver skall Riksgäldskontoret bemyndigas att justera denna garantiram med högst 500 miljoner kronor för upplupna räntekostnader och för prisökningar i samhället.

Skälen för regeringens förslag: Genomförandet av Dennisöverenskommelsen skulle för statens räkning finansieras dels med anslag till Banverket och Stockholms läns landsting för utbyggnaden av kollektivtrafiksystemet, dels med lån som skulle tas upp för utbyggnad av nya vägar och väganknutna åtgärder. Lånen skulle sedan återbetalas med intäkter från de vägtullar som vägtrafiken skulle erlägga. Sedan år 1991 har Vägverket genom Vägverkets Investeringsaktiebolag Väginvest tagit upp lån för de planerade vägarna i Dennisöverenskommelsen. Sedan år 1994 har dotterbolaget Stockholmsleder AB svarat för all upplåning.

Eftersom det för närvarande inte finns blocköverskridande majoritet för att införa ett avgiftssystem för biltrafiken i Stockholms innerstad och då heller inga andra former av regional finansiering föreligger bör upptagna lån snarast återbetalas med medel från statsbudgeten.

Kollektivtrafiken

Stora delar av det planerade kollektivtrafiksystemet enligt Dennisöverenskommelsen har byggts ut eller är under utbyggnad. Av det särskilda statsbidrag som staten ställt till Stockholms läns landstings (SLL) förfogande för utbyggnaden av kollektivtrafiksystemet i Stockholms län, 2 440 miljoner kronor i prisnivå januari 1993, återstår ca 175 miljoner kronor att utbetala.

Förutom att ett särskilt statsbidrag för utbyggnaden av kollektivtrafiken i Stockholms län skulle utgå, innebar Dennisöverenskommelsen även att statliga medel avsatta för utbyggnaden av vissa vägar i Stockholms län skulle överföras till SLL som ett statsbidrag för utbyggnaden av vissa kollektivtrafikanläggningar. De vägmedel som skulle överföras till SLL enligt Dennisöverenskommelsen uppgick totalt till 1 600 miljoner kronor varav 1 332 miljoner kronor återstår att överföra.

Förutom det särskilda statsbidraget till SLL samt de överförda vägmedlen fanns även ordinarie medel för länstrafikanläggningar på 1 006 miljoner kronor avsatta liksom ordinarie investeringsmedel till Banverket

om 2 174 miljoner kronor. Till Banverkets förfogande ställdes också 1 559 miljoner kronor i form av ett särskilt statligt anslag. Dessa medel har sedermera inordnats i Banverkets ordinarie anslag. Projekten ingår sedan år 1993 i Banverkets stomnätplan.

Det är regeringens uppfattning att kollektivtrafiksystemet i Stockholm bör byggas ut i enlighet med principerna i Dennisöverenskommelsen även om inte vägnätet byggs ut så som då planerades. Av detta följer att de statsbidrag som utlovats till SLL bör utgå oberoende av vägsystemets utbyggnad. Likaså bör vissa förändringar i kollektivtrafiksystemet kunna godtas som en följd av den överenskommelse som träffats i enlighet med vad som redovisats i avsnitt 4. De förändringar som bör godtas är att tunnelbanan inte byggs ut mellan Hjulsta–Barkarby och att det anvisade statsbidraget (200 miljoner kronor) i stället får användas av SLL för att finansiera utbyggnaden av Årstabron och Årstabergs station. Likaså bör godtas att inte snabbspårvägen etapp 1 byggs ut på sträckan Årsta–Älvsjö och att frigjorda statsbidrag i stället får användas för finansieringen av Årstabron och Årstabergs station. Det bör vara upp till SLL att själv besluta hur de anvisade statsbidragen till dessa båda projekt skall utnyttjas.

Tabell 1. Finansiering av kollektivtrafikåtgärder enligt Dennis II

| Kollektivtrafik | Budget enligt Dennis II | Finansiering | Miljoner kronor | Läget januari -98 |
|-----------------------------|-------------------------|--------------|-----------------|----------------------------------|
| Getingmidjan | 1550 | Banverket | 1550 | |
| Årstabron | | | | Byggstart 98/99 (Ej tidssatt) |
| Tredje spåret | | | | Pågår, fördyrat |
| Kallhäll–Kungsängen | 1248 | Banverket | 1248 | |
| Nynäsbanan | 1121 | Banverket | 1121 | Klart |
| Tunnelbana upprustning | 6433 | Statsbidrag | 3024 | Pågår |
| | | SLL | 3409 | |
| Tunnelbana Hjulsta–Barkarby | 290 | Statsbidrag | 200 | Utgår ev. |
| | | SLL | 90 | |
| Roslagsbanan | 611 | Statsbidrag | 446 | Klart |
| | | SLL | 165 | |
| Snabbspårväg etapp 1 | 2057 | Statsbidrag | 871 | Pågår |
| | | SLL | 1186 | |
| Snabbspårväg etapp 2 | 600 | Saknas | 0 | |
| Snabbspårväg etapp 3 | 1500 | Saknas | 0 | |
| Miljövänliga bussar | 340 | Statsbidrag | 170 | Pågår |
| | | SLL | 170 | |

Lån upptagna för väginvesteringar m.m.

Vid utgången av år 1997 hade Vägverket erhållit statliga lånegarantier för planerade väginvesteringar och drift och underhåll enligt Dennisöverenskommelsen om 14 714 miljoner kronor i prisnivå juni 1997, vilket motsvarar 12 700 miljoner kronor i prisnivå år 1992. Vid samma tidpunkt var åtgärder, inklusive drift och underhåll, för 2 952 miljoner kronor vidtagna. För att fullfölja ingångna åtaganden exklusive Södra länken beräknas ca 3 125 miljoner kronor vara intecknade. Slutkostnadsprognoserna för vägprojekt exklusive Södra länken framgår av nedanstående tabell liksom utställda garantier för respektive vägprojekt.

Tabell 2. Beviljad garantiram samt slutkostnadsprognos för vissa projekt inom Dennisöverenskommelsen.

| Objekt Miljoner kronor | Garantiram 9706 | Slutkostnads- prognos | Läget 1998 |
|---|---------------------|--------------------------|----------------------|
| Norra länken, planering inkl. marklösen m.m. | 4 273 ³⁾ | 759 ⁴⁾ | Planering pågår |
| Fors-Jordbro | 503 | 350 | Öppnad för trafik |
| Haningeleden 2 | 131 | 131 | Pågår |
| Haningeleden 4 | 94 | 56 | Öppnad för trafik |
| Häggviksleden | 470 | 470 | Pågår |
| Söderhall-Rösa | 593 | 435 | Öppnad för trafik |
| Förberedelsearbeten ¹⁾ | 475 | 123 | Pågår |
| Ledningscentral/info | 287 | 321 | Pågår |
| Avbrutna projekt ²⁾ | 1 073 | 452 | Avslutat |
| Drift t.o.m. 1998 | 163 | 28 | Pågår t.o.m. 1998 |
| Summa | 8 062 | 3 125 | |

1) Förberedelsearbeten; Haningeleden I 12 miljoner kronor, Botkyrkaleden 16 miljoner kronor, Edsberg-Väsjön-Täby Kyrkby 71 miljoner kronor, Täby Kyrkby-Rosenkälla 24 miljoner kronor.

2) Avbrutna projekt; Österleden 143 miljoner kronor, Västerleden 115 miljoner kronor, Bergslagsplan-Hjulsta 3 miljoner kronor, Hjulsta-Häggvik 20 miljoner kronor, Vägtullssystemet 171 miljoner kronor.

3) Avser fullt utbyggd Norra länk.

4) Avser endast planering och marklösen.

Det är regeringens uppfattning att Vägverket omgående bör vidta åtgärder som minimerar statens kostnader för hittills vidtagna åtgärder inom Dennisöverenskommelsen. För att inte nedlagt planeringsarbete skall vara förgäves bör dock förberedelsearbetet för vissa vägprojekt fortgå. De projekt där planeringen bör fullföljas är Haningeleden 1, Botkyrkaleden och Edsberg-Väsjön-Täby Kyrkby, Täby Kyrkby-Rosenkälla samt Norra länken. När erforderliga planer föreligger för dessa projekt har regeringen för avsikt att återkomma till riksdagen med förslag till finansieringslösning. En viktig förutsättning för ett eventuellt genomförande av utbyggnadsplanerna är att det föreligger en möjlighet till regional samfinansiering. I ovanstående slutkostnadsprognos för Norra länken och Förberedelsearbeten ingår samtliga kostnader för att slutföra pågående planeringsarbete på de aktuella vägprojekten. De lånegarantier som regeringen här föreslår innebär inte att regeringen tagit ställning till de olika projektens utformning eller lokalisering. Projekten skall före genomförandet prövas på sedvanligt sätt med tillämpning av gällande lagstiftning.

Vägverkets lån för projekt i Dennisöverenskommelsen bör skyndsamt återbetalas. Staten skall också fullfölja sitt åtagande vad gäller att ersätta Nacka, Stockholm, Solna och Sundbybergs kommuner samt Stockholms läns landsting för nedlagda kostnader för väganknutna miljöinvesteringar. Det är regeringens uppfattning att avvecklingen av lånen för de olika projekten bör ske i följande ordning.

I första hand bör åtagandet gentemot kommunerna infrias och lån återbetalas för projekt som avbrutits (utredningsarbete m.m. för det planerade vägtullssystemet, Österleden och Västerleden).

I andra hand skall lån upptagna för driften av vägnätet t.o.m. år 1998 återbetalas.

I sista hand skall lån för projekt öppnade för trafik återbetalas. I vårpropositionen år 1997 har regeringen redovisat utgiftstak för år 1999 och år 2000. För utgiftsområde 22 Kommunikationer, har särskilda medel för ett nationellt investeringsprogram om 1 650 miljoner kronor aviserats för år 1999 och år 2000. Av dessa medel är, för respektive år, 1 100 miljoner kronor avsatta för Stockholm och 500 miljoner kronor avsatta för Göteborg.

Det är regeringens uppfattning att medlen avsatta för Stockholm skall användas för att återbeta upptagna lån med 1 100 miljoner kronor fr.o.m. år 1999. Härav skall dock 400 miljoner kronor användas för återbetalning till kommuner och landsting.

Även utställda garantier för pågående, avbrutna och genomförda projekt, liksom garantierna för Södra länken (se kap. 4), måste kunna justeras av Riksgäldskontoret dels på grund av den allmänna prisutvecklingen i samhället, dels för upplupen ränta. Med anledning av de krav som budgetlagen ställer bör en övre gräns även för resterande garantiram fastställas. Med hänsyn till de antaganden som för närvarande kan göras beträffande räntenivåer, inflation och amorteringstakt bedömer regeringen att justeringen för ränta och prisutveckling högst bör uppgå till 500 miljoner kronor för garantiramen för övriga vägprojekt.

Riksdagen bör därför bemyndiga regeringen att låta Riksgäldskontoret justera garantiramen för övriga vägprojekt med högst 500 miljoner kronor för upplupna räntekostnader och prisökningar i samhället.

Stockholmsleder AB

Som framgått av ovanstående förslag till finansiering av Södra länken samt förslag till hur avveckling av lån upptagna för påbörjade, avslutade eller avbrutna vägprojekt skall ske, kommer Stockholmsleder AB:s framtida roll som ansvarig för finansiering och kostnadskontroll i vägprojekten i Stockholm att bli mindre omfattande.

Enligt regeringens uppfattning bör därför verksamheten i Stockholmsleder AB avvecklas under år 1998 och ansvaret för att ta upp lån för Södra länken och för påbörjade, avslutade och avbrutna projekt i stället läggas direkt på Väginvest, som är moderbolag till Stockholmsleder AB. Därmed kan de administrativa kostnaderna för att organisera upplåningen av medel på den fria kapitalmarknaden minimeras. Bland annat slipper man att betala särskilda bankavgifter som i annat fall direkt skulle drabba projektet Södra länken som extra kapitalkostnader. Även andra administrativa samordningsvinster kan uppnås genom att lägga all finansieringsverksamhet direkt i moderbolaget.

Södra länken bör dock hållas särredovisat från andra projekt som hanteras av Vägverket. För att möjliggöra att Vägverket lånar medel av Väginvest för utbyggnader av vissa delar av vägnätet (bl.a. Södra länken och delar av Yttre tvärleden) bör lagen (1988:1387) om statens upplåning ändras så att även Vägverket, efter regeringens bemyndigande, får ta upp lån för statens räkning på samma sätt som bl.a. affärsverken.

Regeringen återkommer i vårpropositionen med förslag till förändringar i Väginvestkoncernen och förslag till ändring i lagen om statens upplåning.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 19 februari 1998

Närvarande: statsrådet Hjelm-Wallén, ordförande, och statsråden Peterson, Freivalds, Wallström, Tham, Åsbrink, Schori, Andersson, Winberg, Uusmann, Ulvskog, Sundström, Johansson, von Sydow, Åhnberg, Pagrotsky, Östros

Föredragande: statsrådet Ines Uusmann

Regeringen beslutar proposition 1997/98:123 Finansiering av vissa trafikaneläggningar i Stockholms län m.m.

