



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Stockholm 2004-11-22

Vägverket Region Stockholm
171 90 Stockholm

Synpunkter från Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Stockholms Naturskyddsförening, Söderorts Naturskyddsförening samt Naturskyddsföreningen i Nacka i samband med tidigt samråd inför Förstudie om "Östlig förbindelse i Stockholmsregionen" (PP20A 2004:3312)

Sammanfattning

1. Gör en seriös prövning enligt fyrstegsprincipen där ett vägavgiftssystem som effektivt förhindrar bilköer tas som utgångspunkt.
2. Låt en från Vägverket fristående grupp utreda hur kollektivtrafiksystemet i samverkan med ett effektivt avgiftssystem bör utvecklas.
3. Redovisa i ett tidigt skede rimliga kostnadsuppskattningar .

Anslaget i Vägverkets material kan, ytligt sett, förefalla ambitiöst, bl a genom flitiga hänvisningar till den s k fyrstegsprincipen¹, dvs att åtgärder för att effektivisera nyttjandet av den befintliga infrastrukturen ska prövas innan man diskuterar kapacitetsutbyggnader. Tyvärr tillämpas i praktiken inte fyrstegsprincipen. I materialet saknas framför allt en seriös prövning av effektiviseringsåtgärder.

1. Erfarenheterna från Vägverkets tidigare försök att tillämpa fyrstegsprincipen är tyvärr inte särskilt goda. Beträffande utredningen om Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet har verket vid sidan av olika lokaliseringar av nya vägdragningar prövat ett s k Kombinationsalternativ som bl a innebär införande av styrande avgifter och vissa begränsade vägutbyggnader samt en oerhört dyr ny tågtunnel Älvsjö-Häggvik. Kombinationsalternativet är dock i flera avseenden så orealistiskt att det inte ger något bidrag i utredningsarbetet. Alternativformuleringen tyder på att man inom Vägverket har problem med att förstå att fyrstegsprincipens grundtanke är att finna sätt att begränsa behovet av ny, dyrbar infrastruktur med ofta stora miljöskador. Vägverket har en betydande utmaning framför sig när man ska visa samhället i övrigt att man är kapabel att seriöst tillämpa de utredningsprinciper riksdagen har fastställt för verkets arbete. I regeringens infrastrukturproposition från i våren 2004² står det följande: *"I förstudieskedet skall den s k fyrstegsprincipen tillämpas, dvs man bör i första hand överväga åtgärder som påverkar transportbehov och transportsätt. Om sådana åtgärder inte bedöms kunna lösa problemen på ett tillfredsställande sätt, övervägs i andra hand om det befintliga transportsystemet kan nyttjas effektivare. Först i nästa steg skall åtgärder i form av ny- eller ombyggnad övervägas."* När det gäller Östlig förbindelse kan man således fråga sig varför Vägverket enligt sin plan på sid 9 i samrådsunderlaget tänker utreda frågan om avgifter först i ett senare skede, tillsammans med olika utbyggnadsalternativ?

¹ Principen är tyvärr inte korrekt återgiven i Vägverkets informationsmaterial.:
Steg 1 enligt materialet *"Kan behovet av transporter minskas?"* ska egentligen uttryckas *"Åtgärder som påverkar transportefterfrågan eller val av transportsätt."*

² Proposition 2003/04:95, sidan 57

2. Mot bakgrund av detta resonemang är Vägverkets uppgift när det gäller frågan om östliga förbindelser i Stockholmsområdet inte i första skedet att utreda lämpliga lägen för en ny vägtunnel utan att grundligt analysera hur väl en utvecklad variant av alternativen A och B kan utformas för att motsvara de transportpolitiska målen.

3. Trängselavgifter är oundvikliga om man ska kunna skapa ett rationellt vägsystem i Stockholm och behovet av avgifter finns oavsett vilka infrastruktursatsningar som görs. Trängseln i vägnätet påverkas endast marginellt och kortsiktigt av huruvida det görs ytterligare stora investeringar i infrastrukturen. Alla nya investeringar tar dessutom mycket lång tid, minst 15 år. Under tiden kommer oundvikligen mycket stora problem med växande trängsel att uppstå, såvida trängselavgifter inte införs. Trängselavgifterna går snabbt att införa (hela installationen för Stockholms system beräknas kunna genomföras på mindre än ett år) och kan snabbt utvecklas till låga kostnader. Varje realistisk planering måste därför utgå från att man inom det närmaste decenniet kommer att införa ett styrande avgiftssystem. Det underlag Vägverket redovisat utgår från motsatsen – med avgifter som en möjlighet ovanpå andra åtgärder. Detta strider fundamentalt mot fyrstegsprincipen, särskilt pkt 2³.

När man har infört ett intelligent avgiftssystem eliminerar i huvudsak behovet av stora infrastrukturinvesteringar – se den studie konsultfirman Transek utförde åt Naturskyddsföreningen i Stockholms län 2003⁴. För att klara innerstadens köer krävs (enligt de beräkningar som gjorts inför försöket med trängselavgifter i Stockholm 2005/06) ett totalt avgiftsuttag på knappt en miljard kr per år. För att därutöver klara även den regionala köbildningen krävs relativt begränsade ökning av avgiftsuttaget – enligt en annan Transek-studie⁵ ca 200 milj kr per år på Essingeleden. Trots en mycket betydande trafiktillväxt till 2015 skulle det, enligt ”vår” Transek-studie, totalt endast behöva tas ut avgifter på drygt 1 miljard kr för att på sikt lösa framkomligheten i det regionala vägnätet, varav således den helt övervägande delen skulle tas ut i innerstaden. Ett sådant avgiftssystem kan snabbt införas, dvs det är den enda kortsiktigt realistiska möjligheten att motverka den uppdelning av regionen som nuvarande köer, inte minst på Essingeleden och i stråket Söderleden/Centralbron/Klarastrandsleden, orsakar.

Trängselavgifterna ger stora samhällsekonomiska vinster och är särskilt gynnsamma för transporter med högt värde, t ex varutransporter. Avgifter ger en mycket liten regiondelande effekt, väsentligt mycket mindre än de köer som kan förväntas om vi avstår från ett avgiftssystem. Priset för att med infrastrukturutbyggnader – fåfängt! – försöka slippa denna avgift är oerhört högt – för de olika vägutbyggnadsalternativen väster om innerstaden anges kostnaden till ca 20 miljarder, för Österleden 12-13 miljarder.

Vägverkets upplägg enligt underlagsmaterialet:

4. Vägverket hanterar fyrstegsprincipens anda ytterst tveksamt genom sättet att formulera uppdraget, särskilt punkten: *”Knyta samman stadsdelar och områden norr och söder om Saltsjön och göra det möjligt att färdas mellan dessa utan att belasta gatunätet i Stockholms innerstad.”* Vägverket kan sägas ha valt en ultimativ formulering som t ex utesluter en spårväg längs Skeppsbron. Genom att Vägverket sätter intresset av direkta förbindelser mellan Nacka och Värtanområdet över alla andra ambitioner, kortsluts fyrstegsprincipen. Referenser till målen om en minskad miljöbelastning från trafiken i hela länet saknas fullständigt, istället verkar enbart luftkvalitetsnormerna i Stockholms innerstad vara intressanta i Vägverkets material.

5. Avgifterna förs inte in i analysen på det sätt fyrstegsprincipen (särskilt pkt 2) kräver. Enligt pkt 1 & 2 bör avgifter föras in innan utbyggnadsalternativ diskuteras. Det samma gäller för kollektivtrafiksatsningarna (det som antyds i Alternativ B).

6. Alternativ B måste enligt föreningen utvecklas. Föreningen föreslår att Vägverket överlåter åt t ex en oberoende expertgrupp att utveckla ett alternativ AB, inriktat på avgifter och bättre kollektivtrafik. Ett alternativ som bör utredas är utveckling av snabbspårvägen i Stockholm. Redan nu förbereds en

³ ”Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät.”

⁴ http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/SNF_trafikopt_avg.pdf

⁵ Fördelningseffekter av trängselavgifter, Transek 2003

förlängning av Tvärbanan till Slussen med integrering av Saltsjöbanan. Samtidigt pågår utredningar om förlängning av Tvärbanan från Alvik till Solna med möjlighet till förlängning via Universitetet till Ropsten och integrering av Lidingöbanan. Nyligen har dessutom SL och Stockholms stad kommit överens om att utreda spårväg från Centralen till Hjorthagen via Ropsten. Självklart bör alltså Vägverket utreda en spårvägsring där den saknade länken Slussen-Norrmalmstorg ingår. På vägen kan anknäring till T-banans blåa linje vid Kungsträdgården göras med ett mycket kort gångavstånd.

Det kan också vara av intresse att utveckla tanken med ett större spårvägsnät i innerstaden. Det har Naturskyddsföreningen föreslagit tidigare och bör också ingå i Vägverkets utredning. Vidare bör Saltsjöbanan kunna utvecklas genom att en ny gren dras österut genom Nacka förbi Nacka forum. Då skulle en större del av befolkningen få direkt förbindelser med en stor del av innerstaden och Slussens bussterminal avlastas.

En förlängning av T-banans blåa linje kan vara ett alternativ, men bör utredas som komplement till ovanstående om kapaciteten inte räcker till.

7. Ett alternativ som bör analyseras saknas: Förslaget om en tunnel under Stockholms innerstad som redovisas i Svenska vägföreningens rapport "Hur förhindra en trafikinfarkt i Stockholm?" av Per Kågeson. Den föreslagna lösningen är tekniskt mycket komplicerad och dessutom dyrbar, men skulle mycket mer effektivt än de av Vägverket skisserade alternativen bidra till att lösa ett antal problem: ge bättre förbindelser mellan Nacka/Värmdö och nordsektorn, möjliggöra borttagande av Centralbron, frigöra Klarasstrandsleden, i någon mån avlasta Essingeleden och minska avgiftsbehovet där.

8. Föreningen ifrågasätter uppdraget generellt. Varför gör Vägverket detta? Enligt långtidsplanen 2004-2015 finns det inga pengar anslagna för en eventuell ny östlig förbindelse. Planens ramar är i sin tur osannolikt stora och det förefaller helt orealistiskt att det skulle gå att finansiera den satsning Vägverket skisserar. Till detta ska läggas att vi har en åldrande befolkning, dvs allt färre ska försörja allt fler. Det verkar orimligt att öka skattetrycket ytterligare för vägtunnlarnas skull.

Föreningen anser att det är ytterst angeläget att prioritera effektiviseringar framför dyra investeringar. Demografin (se ovan) skärper kraven på effektiv användning av offentliga medel. Att lokala och regionala företrädare för kommun, landsting och näringsliv överdriver nyttan och behovet av statliga investeringar i regionen är logiskt som en del i den allmänna regionalpolitiska huggsexan om statliga pengar. Det är oroande att Vägverket så dåligt tycks orka stå emot denna typ av påtryckningar som inte beaktar nationella intressen.

9. Det är mycket sannolikt att en vägutbyggnad driver upp trafikarbetet (en utveckling som i materialet snarast beskrivs som ett syfte). Utökningar av vägkapaciteten som ökar trafikarbetet leder till att miljöarbetet försvåras och fördröjas.

10. I materialet sägs ingenting om kostnader. Projektledaren Hans Jenefors har i andra sammanhang redovisat en beräknad totalkostnad för en ny Österled på 12-13 miljarder kr⁶. Tidigare analyser av denna väglösning har visat på mycket stora samhällsekonomiska förluster. En ny vägtunnel bör därför betraktas som ren konsumtion och inte en investering och den bör därmed i den fortsatta diskussionen ställas emot andra angelägna behov – personaltäthet inom skola, vård och omsorg, privat konsumtion, satsningar på forskning och teknikutveckling m m. En mångmiljardsatsning på ett vägprojekt med osäker samhällsekonomi innebär en betydande risk att den nationella ekonomiska tillväxten hämmas samtidigt som miljöpolitiken undermineras. Lokalt kan inflöde av statliga pengar dock stärka tillväxten. Risken för samhällsekonomiskt slöseri i storformat markerar ytterligare behovet av att seriöst tillämpa fyrstegsprincipen.

Mårten Wallberg
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Helena Selander
Stockholms Naturskyddsförening

Tove Malmqvist
Naturskyddsföreningen i Nacka

Bo Olsson
Söderorts Naturskyddsförening

⁶ Publ. Väg- och vattenbyggaren, nr 1 2004

