

1999-05-18

Till
partierna och landstingsråden i Stockholms läns landsting
partierna och borgarråden i Stockholms stad
ledamöterna i riksdagens trafikutskott
riksdagsledamöterna från Stockholms stad och län
Stockholms handelskammare
Stockholms län LO-distrikt
landshövding Ulf Adelsohn
näringsminister Björn Rosengren
miljöminister Kjell Larsson

Stockholm behöver en realistisk trafikpolitik

Trafikpolitiken i Stockholm är på väg in i väggen. Igen.

Befolkningen ökar och trafiken växer. T-banan är nedsliten och drabbas ofta av allvarliga stopp. Näringslivets transporter och SLs bussar fastnar i köer. Det drabbar resenärerna i form av längre restider, trängsel och dålig service. Det drabbar regionens företag ekonomiskt genom höjda transportkostnader.

Tyvär har regionens politiska organ hittills inte lyckats lösa problemen. Istället för att på egen hand söka realistiska lösningar skylls problemen på regeringens och riksdagens "stockholmsfientlighet". Den enda lösning som förs fram är nya vägbyggen för miljarder, betalda med statliga skattemedel.

Detta är ingen realistisk eller ansvarsfull trafikpolitik. Den gynnar inte Stockholm. Den gynnar inte miljön. Den för inte framåt utan bidrar till att problemen förvärras. Den kostar regionen och dess företag ofantliga summor. Den underminerar livskvalitén i regionen, den ekonomiska utvecklingen och miljövärdena.

Ett viktigt och läsvärt bidrag till debatten om stockholmstrafiken är stadsbyggnadskontorets i Stockholm nya förslag till "**Strategisk trafikplan för Stockholm**". Av förslaget framgår bl a att

- **de mest grundläggande förbättringar av kollektivtrafiknätet som krävs (ytterligare järnvägs-kapacitet genom innerstaden, snabbspårvägens utbyggnad samt vissa förlängningar av T-banan) beräknas kosta mellan 10 och 16 miljarder kronor. Endast en bråkdel av detta är idag finansierat.**

- **det paket av nya vägbyggen som drivs från regionens sida (Yttre Tvärleden, N & Södra länken m m) beräknas totalt kosta 35-40 miljarder kronor. Nästan inget av detta är idag finansierat.**

- **när (om) Norra och Södra länken öppnas, väntas trängseln på innerstadens gator och över det s k Saltsjö-Mälarsnittet (Essingeleden, Centralbron m m) inte minska utan tvärtom öka och framkomligheten förvärras ytterligare!** (Förklaringen är att nuvarande trafikproppar vid bl a Hammarby fabriksväg och Lidingövägen bidrar till att dämpa trafiken i innerstaden och över Saltsjö-Mälarsnittet.)

Till detta ska läggas att riksdagens trafikutskott nyligen biföll regeringens förslag om sänkta anslag 1999-2002 för infrastruktursatsningar och en förändrad inriktning från kapacitetshöjning till underhåll och trafiksäkerhet. Statens anslag till nya infrastruktursatsningar kommer därför under de närmaste åren inte att öka utan tvärtom minska. En orsak är de stora återbetalningar av lån och räntor för bl a Södra länken-bygget som förestår.

Att mot denna bakgrund föreställa sig att omfattande, statliga vägutbyggnader skulle vara en realistisk lösning på regionens trafikproblem är verklighetsfrämmande. Även om man bortser från miljöskadorna och även om pengarna funnes, skulle det dessutom utifrån renodlat ekonomiska utgångspunkter vara olämpligt:

1. Att genomföra investeringarna skulle kräva 10, 20, kanske 30 år även vid en mycket koncentrerad satsning. Var ska stockholmobilisterna, företagens bilar och SLs bussresenärer köa i avvaktan på att vägbyggena är klara och vem ska stå för dessa kostnader?
2. Satsningen skulle kräva en så kraftig höjning av skattetrycket, regionalt och/eller nationellt, att det skulle slå

igenom i form av dämpad ekonomisk tillväxt, försämrad välfärd och ökad arbetslöshet, i första hand inom andra sektorer än anläggningsbranschen och i andra regioner än Stockholms län.

3. Med några enstaka undantag uppvisar samtliga vägprojekt mycket dålig samhällsekonomisk kalkyl. Ur snävt Stockholmsperspektiv skulle ett genomförande i och för sig kunna gynna regionen ekonomiskt genom att pengar från andra delar av landet slussas till huvudstaden. Ur nationellt perspektiv skulle dock projekten motverka en positiv ekonomisk utveckling.

Företrädare för Stockholms län brukar hävda att regionen systematiskt missgynnas när det gäller statliga infrastrukturinvesteringar. Den sakliga grunden för denna uppfattning förefaller mycket svag. Utöver 3-400 miljoner kronor i reguljära väganslag, har staten tvärtom under senare år satsat mycket stora summor på regionens infrastruktur. 2/3 av kollektivtrafiksatsningen inom det gamla Dennispaketet har betalats av staten liksom de 2,5 miljarder kronor som krävdes för att lösa de lån Vägverket hann ta upp innan paketet havererade. Därutöver genomför staten just nu mycket stora satsningar i regionen med lånade pengar, vid sidan om statsbudgeten, bl a Södra länken (5,6 miljarder kr) och ombyggnaden av Tranebergsbron (700 milj kr).

Det är mot denna bakgrund mycket osannolikt att det inom överskådlig framtid kommer att finnas statliga pengar att genomföra ens en bråkdel av de projekt som tas upp i stadsbyggnadskontorets strategiska plan och som regionens företrädare ofta framställer som avgörande för att lösa Stockholms trafikproblem. Det rimliga är dessutom att statens investeringar i första hand satsas på att stärka järnvägsförbindelsen genom Stockholm samt för utbyggnad av snabbspårvägen och T-banan.

Som en nödlösning har det diskuterats att privata företag skulle ta över investeringarna eller delar därav via s k PPP (Private Public Partnership). Privata intressenter skulle stå för vägbyggandet och driften under ett antal år enligt principen BOT (Build, Operate, Transfer). De privata intressena tänker dock självfallet inte betala vägarna. Det ska skattebetalarna göra via s k skuggvägtullar, dvs staten skulle i efterhand ersätta de privata intressena i förhållande till trafikmängderna på de aktuella vägarna.

Fördelarna med lösningen är svåra att identifiera, nackdelarna desto mera uppenbara, bl a:

- kapitalkostnaden stiger efter som ingen privat kredittagare kan få lika bra lånevillkor som staten,
- politikerna mister kontrollen över en viktig budgetpost,
- ökad byråkrati genom att förvaltningen av vägnätet splittras upp.

PPP skapar inga nya resurser utan är enbart en kortsiktig lösning på kapitaltillförseln (modellen har följaktligen främst tillämpats i svårt skuldsatta u-länder utan kreditvärdighet), ett sätt att skuldsätta staten utan att det syns i bokföringen. Om staten är beredd att ta på sig mycket långsiktiga betalningsåtaganden via PPP och skuggvägtullar är det enklare, demokratiskt mera anständigt och sannolikt dessutom betydligt billigare att istället underbalansera statens budget och låna pengar direkt.

Trots de politiska blockeringarna måste utgångsläget för att finna vettiga trafiklösningar i Stockholm likväl betecknas som mycket gott. Med det rätta politiska handlaget skulle regionen kunna ta initiativet, göra sig oberoende av den eventuella välviljan hos statliga beslutsfattare och snabbt kunna lösa de väsentliga problemen i Stockholmstrafiken. En förutsättning är dock att den nuvarande, ensidiga fokuseringen på stora, dyrbara vägutbyggnader bryts och att man mera fördomsfritt prövar olika strategier för att skapa ett fungerande trafiksystem. **Ju längre omtänkandet dröjer, desto längre kommer stockholmarna och deras företag att få leva med en allt sämre fungerande trafik och allt värre köer.**

Att enas om några principiella grunderna för en ny trafikpolitik borde inte vara en oöverstiglig uppgift för regionens aktörer. Två punkter borde kunna utgöra den gemensamma utgångspunkten:

- **Man bör i första hand effektivisera användningen av den befintliga infrastrukturen.**
- **Man måste våga prioritera varustransporter, yrkestrafik och kollektivtrafik framför privatbilism.**

Exakt hur denna grundläggande strategi bäst bör tillämpas kan diskuteras. Den lösning Naturskyddsföreningen fört fram är differentierade bilavgifter, främst inriktade på att minska trafiken i rusningstid. I de bilagda dokumenten redovisas den modell för Stockholm som föreningen utarbetat med hjälp av landets ledande experter. Konceptet tillämpas sedan i september 1998 fullt ut i Singapore. Tack vare ett smidigt, helautomatiskt avgiftssystem med

avgifter på endast 1-12 kr, främst i rusningstid, har man där dramatiskt kunnat förbättra framkomligheten, minska köerna och få trafiken att flyta. Systemet omfattade ursprungligen endast några av huvudvägarna och sk Central Business District. Från september 1999 utvidgas det till att även omfatta stadens yttre delar. Syftet är att reglera trafikmängderna så att snittfarten i rusningstid på stora vägar blir 43-67 km/h, på mindre gator 17-32 km/h (i Stockholms är snittfarten i rusningstid 19,5 km/h). (Se www.lta.gov.sg/erp)

Med en liknande lösning för Stockholms-regionen – lämpligen kombinerad med vissa förstärkningar av kollektivtrafiken – kan köproblemen i ett slag elimineras till en investeringskostnad av några hundra miljoner. Framkomligheten skulle dramatiskt förbättras, företagets transportkostnader sänkas, kapaciteten i SLs busstrafik öka och restiderna för återstående privatbilism minska.

Utöver vinsten av ett bättre fungerande trafiksystem skulle behovet av mångmiljardinvesteringar i nya vägar – och därmed risken för intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer – begränsas kraftigt. Detta är den stora miljövinsten. Därutöver skulle även utsläppen av avgaser, bullerstörningar m m minska.

Bilavgifternas förtjänster är väl dokumenterade. EUs transportdirektorat har länge propagerat för avgiftssystem i de stora städerna, senast bl a i vitboken om "Rättvisa trafikavgifter: En modell för ett stegvist införande av gemensamma avgiftsprinciper för transportinfrastruktur i EU". Såväl den tidigare brittiska toryministären som den nuvarande labour-regeringen har varit starkt pådrivande. Borgmästaren i London, en ny post som inrättas under 2001, kommer att kunna avgiftsbelägga trafiken på Londons gator. Intäkterna får staden själv behålla.

Ett effektivt bilavgiftssystem vars utformning och överskott (minst 1,5 miljarder kr per år) i allt väsentligt kontrolleras av regionens politiker, skulle ge näringslivet och ekonomin i Stockholm extra stimulans genom sänkta transportkostnader och genom ett mera effektivt skattesystem där negativa skatteklilar ersätts av positiva.

Vissa förespråkar att bilavgiftsintäkterna ska öronmärkas för trafiksatsningar (se t ex reservationer till trafikutskottets betänkande 1998/99:TU8). Det är svårt att se poängen med en sådan lösning. Huvudsyftet med avgifterna är att ju effektivisera nyttjandet av det befintliga vägnätet så att man slipper lägga pengar på vägbyggen. Öronmärkta bilavgifter innebär enbart att skattetrycket och de offentliga utgifterna ökar. Får avgifterna användas fritt, kan intäkterna istället användas för att ersätta andra skatter.

Bilavgifter upphäver säkerligen inte behovet av nya vägar, men utan avgifter är det, enligt vår uppfattning, inte möjligt att klara framkomligheten i innerstaden – särskilt om dess befolkning fortsätter att öka (Kungsholmens befolkning ökade med 3,2 procent 1998). Nya vägar kan marginellt förbättra framkomligheten, men endast på lång sikt och till mycket höga kostnader. Det rimliga är att i stället prioritera åtgärder som verkar snabbt och är billiga. Bilavgifter uppfyller bägge dessa villkor.

Under året väntas regeringen sända ut utredningen om miljöstyrande vägavgifter (SOU 1998:169) på remiss. Det är angeläget att arbetet med att lösa Stockholms trafikproblem nu koncentreras på att få till stånd ett så bra, effektivt och rättvist bilavgiftssystem som möjligt. En rimlig ordning (som kan kräva konstitutionella förändringar) vore, enligt Naturskyddsföreningens uppfattning, att lagstiftningen ändras så att regeringen ges möjlighet att på begäran av en eller flera kommuner (inkl landstingskommuner) införa (eller avskaffa) bilavgifter. En sådan lösning skulle tillförsäkra berörda kommuner kontroll över systemen, samtidigt som hänsynen till övergripande, nationella intressena tillgodoses.

Vi hoppas alla ansvariga är beredda att medverka i en konstruktiv diskussion.

Med vänliga hälsningar

Magnus Nilsson
ordförande i Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Tfn 08-644 52 70
E-post magnus.nilsson@stockholm.snf.se

Bilagor Innerstadsavgifter – ett klipp för ekonomin och miljön
Naturskyddsföreningens förslag till bilavgifter i Stockholm

[Till förstasidan](#)