

Argumentssamling mot motorleder i Stockholm

Dennispaketet sprack 1997 efter stora protester och en havererad ekonomi. Det var en seger för alla som hellre vill se ett grönt Stockholm med utbyggd kollektivtrafik och minskad bilism, än nya vägar och ökade utsläpp. Men nu har Dennispaketet börjat röra på sig igen. Stockholmsberedningen föreslår motorvägssatsningar för ca 40 miljarder. Att dom aldrig lär sig...

De vägar som nu åter är aktuella är bland annat:

- Förbifart Stockholm (som förut kallades Västerleden). Den ingår i Yttre Tvärleden, som är tänkt att dras mellan Österåker i norr och Västerhaninge i söder, tvärs över Lovön i Mälaren. De andra delarna av Yttre Tvärleden är Norrortsleden, Häggviksleden och Södertörnsleden.
- Ringen inklusive Norra Länken och Österleden.

Mer bilköer än idag

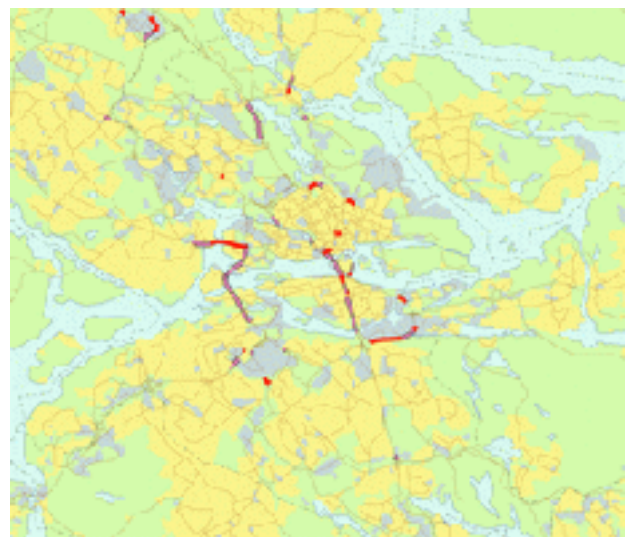
Det är en myt att nya motorleder kan ta bort bilköerna i Stockholm. Att bygga ut vägnätet kan inte minska trängseln i Stockholmstrafiken, konstaterar bland annat Naturvårdsverket och Regionplane-kontoret. Om 15 år kommer trafiken att vara lika tät som idag, även om Yttre tvärleden, Förbifart Stockholm och Södertörnsleden genomförs (1). Köproblemen kan till och med bli ännu större än nu (2).

Orsaken är att fler motorvägar lockar fler att köra bil istället för att åka kollektivt. Snart nog korkas de nya vägarna igen (se kartor). Det är ingen nyhet att nya vägar i storstadsområden leder till ökad biltrafik, utan flera underökningar visar utrymmet snart "äts" upp av ökad biltrafik (1). Att man ändå vill satsa på motorleder beror bland annat på att det finns starka lobbygrupper bakom förslagen.

I den nya regionplanen räknar man att biltrafiken i länet kommer att öka med 60 till 70 procent på 30 år. Kollektivtrafiken kommer däremot att minska. Risken är stor att denna spådom blir självuppfyllande, om kollektivtrafikinvesteringarna halkar efter ännu mer. Vi vet ju hur pass bra kollektivtrafiken fungerar i dagsläget....Och det är knappast troligt att statens budget tillåter hur stora trafik-satsningar som helst då utrymmet för skattehöjningar

lär vara begränsat. Därför finns det risk för att kollektivtrafiken drabbas av de dyra vägprojekten. Visst vill Stockholmsberedningen bygga ut kollektivtrafiken med, och det är bra, men vi vill gärna se mer nytänkande än så. Varför inte satsa i första hand på kollektivtrafik!

En del av Förbifart Stockholms syfte är att områden som ligger runt motorleden ska öppnas upp för bebyggelse så att Stockholm ska kunna växa i ytterkantema. Eftersom det är fråga om vidsträckt område av relativt billig mark talar ingenting för att det blir en sammanhållen tät bebyggelse som passar för kollektivtrafik. Då är det bättre att förtäta staden och bygga vid kollektivtrafikens knutpunkter och i närförorterna.



Flaskhalsar i vägnätet 1997



Flaskhalsar i vägnätet i scenario 2030. Bilderna är hämtade från "Trafiken i regionplan 2000".

Miljardförluster väntas

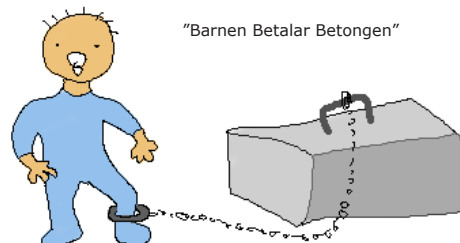
Förbifart Stockholm kostar. Mycket. Trafikkonsultföretaget Transek, som fått i uppdrag av Vägverket att utreda Förbifart Stockholms finansiering, framför två alternativ till finansiering.

Det ena innebär att man låter skattebetalarna finansiera motorleden. Detta skulle innebära enorma samhällsekonomiska förluster. Nyttan av projektet beräknas bli 290 miljoner kronor per år, och kostnaden beräknas till 610 miljoner kronor per år (4). Ingen ansvarskännande regering kan väl ändå acceptera ett sånt ekonomiskt fiasko?

Det andra alternativet är att delvis finansiera projektet med biltullar - d.v.s. de som använder vägen får betala 20-35 kronor per passage (personbilar) eller 60-105 kronor (yrkestrafik). Detta väntas leda till att bilisterna väljer vägar där de inte behöver betala, t.ex. Essingeleden. Men detta skulle också ge stora samhällsekonomiska förluster.

Det är annars ett vanligt argument för vägsatsningar, att dessa ska ge ökad tillväxt. Det finns en utbredd tro på att vägbyggen i sig stimulerar näringslivet. Men en aktuell undersökning av European Federation for Transport and Environment visar att det inte finns något automatiskt samband mellan transportinvesteringar och ekonomisk tillväxt. Tvärtom kan transportinvesteringar få en negativ effekt på ekonomin (6).

Norrortsleden föreslås av näringsdepartementet bli försöksobjekt till en ny typ av finansiering, nämligen PPP - Public Private Partnership (5).



PPP innebär att ett företag står för byggkostnaderna mot garantier att staten (skattebetalarna) i framtiden betalar kalaset. PPP möjliggör snabba beslut som är mycket svåra att riva upp. På det här sättet undviker man det demokratiska systemets prioriteringsprocess (budgetarbetet), där samhällsekonomiskt tveksamma vägprojekt mycket väl kan bli utkonkurrerade av annat som anses nödvändigare.

Om PPP blir verklighet betyder det att framtida väljare inte får någon möjlighet att styra trafikpolitiken. Att man kringgår de utgiftstak som finns på alla andra budgetområden samt att man lämpar över kostnaderna för investeringar och miljökador på kommande generationer.

Miljömålen spricker

Naturvårdsverket: "En utbyggnad av alla dessa leder innebär intrång i många av Storstockholms gröna områden. Det blir mer biltrafik och mer utsläpp av koldioxid som påverkar klimatet. Förbifart Stockholm i planen (f d Västerleden) kommer att påverka viktiga natur- och kulturmiljöer. Österleden innebär intrång i Nationalstadsparken. Koldioxidutsläppen per invånare i Stockholms län ökar

Stockholmsberedningens förslag:

VÄGAR:	Start	miljarder	KOLLEKTIVTRAFIK:	Start	miljarder
Norrortsleden (Täby)	2002	1,9	Anslutning Tvärbanan-Saltsjöbanan	2002	1,3
Länsväg 225 Ny väg på Södertörn	2002	0,9	Förlängda plattformar mm Pendeln	2003	1,8
Södertörnsleden (Gladö Kvarn-Myrstugeberget) & Masmolänken	2004	1,25	Mer spår Märsta-Arlanda	2004	0,6
E18 Hjulsta -Kista	2004	1,9	Omdragning Roslagsbanan Arninge	2004	0,4
73:an motorväg t Nynäshamn	2004	0,9	Tvärbana Alvik-Solna	2005	1,4
Norra Länken	2005	5,5	Tvärbana Alvik-Kista	2005	1,9
Huddingevägen (t sthlmgränsen)	2005	0,4	Pendeltågstunnel innerstan	2006	7,0
Förbifart Sthlm (K.kurva-Häggvik)	2006	11,5	Tvåspårsväg Älvsjö-Fruängen-Skärholmen	2006	1,3
Breddning av infarter E18, E20 & E4 (6 körfält)	2006	1,35	T-bana Hagsätra-Älvsjö	2006	0,4
Väg 226 Flemingsberg-Vårsta	2007	0,8	T-bana Odenplan-Karolinska	2006	0,4
Österleden	2008	8,5	T-bana Akalla-Barkaby	2006	1,1
E18 breddning av fler sträckor	2010	0,35	Tvärbana Solna-Univ.-Ropsten	2007	1,3
Huvudstaleden			Två spår extra Tomtebodavägen-Kalhäll	2007	3,0
(ny led Bällsta-Tomteboda)	2010	1,8	T-bana Kungsträdgården-Nacka Forum	2008	2,4
			Pendeltågslinje Sthlm-Täby/Arninge	2015	2,5

med 10-15 procent fram till 2015 med dagens fordonsutsläpp, när utsläppen istället behöver minska med minst motsvarande siffror för att minska risken för klimatförändringar.”

Fram till 70-talet låg Stockholm och Sverige i täten för miljöpolitiken. Idag håller vi på att halka ner till jumboplats. Stockholm satsar på att öka biltrafiken medan många andra stora städer i Europa har börjat tänka om. I London ska man införa trängselavgifter för biltrafiken och göra stora investeringar i kollektivtrafik(7).

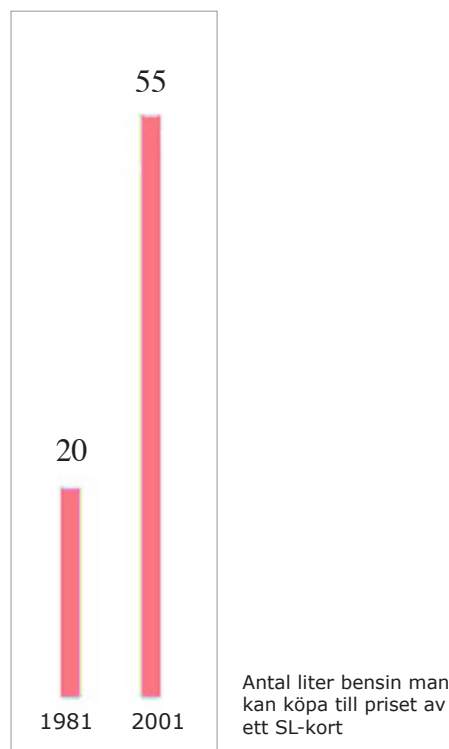
Stockholm är sedan 1995 medlem i Klimatförbundet, en organisation där cirka 200 städer har skrivit under på att drastiskt minska utsläppen av växthusgaser. För Stockholms del är det än så länge bara fina ord på ett papper. Att gå från ord till handling är ett av Stockholms viktigaste internationella åtaganden de närmaste åren.

Två bra sätt att lösa Stockholms trafikproblem

För det första: en väsentlig uppräckning och satsning på kollektivtrafiken. Detta måste sättas före privatisering till varje pris (som nu fått styra i fallet Citypendeln). En förbättrad kollektivtrafik lockar över bilister och ger det utrymme som behövs för nytotrafiken. I nuläget görs 5 av 10 resor i Stockholm med kollektivtrafik, och en ökning till 6 av 10 skulle göra att i princip alla flaskhalsar på vägarna försvinner (8). Det är inom ramarna för kollektivtrafiken möjligheterna till högteknologiska och rationella lösningar för framtidens trafik ligger.

Slopa de föråldrade vägsatsningarna, behåll Stockholmsberedningens kollektivtrafiksatsning!

För det andra: införande av miljöstyrande områdesavgifter på bilismen. Fakta är att bensinförbrukningen minst måste halveras om vi ska hejda växthuseffekten. Än så länge har ingen kommit på ett rättvist sätt att höja bensinpriset så att det inte drabbar glesbygdsborna. Då är istället avgifter på bilismen i Stockholm och andra större städer ett bättre sätt att minska utsläppen.



1. Naturvårdsverket, pressmeddelande 000915.
2. "Trafiken i Regionplan 2000", Regionplane- och trafikkontoret, program och förslag 4:2000
4. "Förfart Stockholm - trafikanalys och samhällsekonomisk kalkyl", Transek Juli 2000.
5. "Alternativ finansiering genom partnerskap", Näringsdepartementet, Ds 2000:65
6. "Transport, Infrastructure and the Economy", European Federation for Transport and Environment, T&E 00/6, December 2000.
7. "Highlights of The Mayor's Draft Transport Strategy", Greater London Authority, January 2001.
8. "Trafiken i Regionplan 2000", Regionplane- och trafikkontoret, program och förslag 4:2000