

Bilaga 6 till kommunfullmäktiges protokoll 2007-11-26 § 9

Svar på interpellation (2007:43) från Torhild Lamo (v) om brister i samhällsekonomiska analysen av Förbifart Stockholm

Torhild Lamo ställer med anledning av KTH-rapporten ”Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet” i en interpellation följande frågor till mig:

1. Vilka konsekvenser anser borgarrådet att de nya uppgifter som framkommit i rapporten bör få
2. Anser borgarrådet att de nu framkomna uppgifterna bör innebära att staden omprövar sin hållning till planerna på nord-sydlig förbindelse
3. På vilket sätt avser borgarrådet agera för att miljöaspekten i den breda bemärkelse som nämns i interpellationen utgör grund för kommande planering av infrastruktur.

Som svar vill jag anföra följande:

I sin interpellation daterad 2007-05-28 pekar Torhild Lamo (v) på att den till vägutredningen för nord-sydliga förbindelser hörande samhällsekonomiska analysen är behäftad med brister i vissa avseenden. Interpellanten refererar till en rapport från KTH, enligt vilken större hänsyn borde ha tagits till faktorer såsom klimatpåverkan, intrång, trängselskatter och bränslepriser. Om detta hade gjorts är det enligt KTH-rapporten möjligt att Förbifart Stockholm resp. Diagonal Ulvsunda skulle ha redovisats som samhällsekonomiskt olönsamma istället för som nu lönsamma.

I en samhällsekonomisk analys för ett projekt kvantifieras olika slags kostnader och nyttor för ett projekt som grund för att bedöma om det är värt att genomföra. Ett stort problem i sammanhanget är att vissa kostnader/nyttor inte alls eller endast med svårighet kan åsättas ett siffervärde. Detta ger givetvis en begränsning av analysens förklaringsvärde. Trots detta används samhällsekonomiska analyser frekvent som ett verktyg vid prioritering av projekt, särskilt större sådana.

I en skriftlig kommentar till KTH-rapporten framhåller författaren till den samhällsekonomiska analysen att den är utförd enligt gängse kalkylmetoder och att det i dagens situation i princip inte går att göra mer. Att gå längre skulle enligt författaren innebära fritt tyckande, vilket knappast hör hemma i ett beslutsunderlag av detta slag. Detta problem är väl bekant, varför KTH-rapporten enligt författaren knappast tillför något nytt i frågan.

I KTH-rapporten anføres att den samhällsekonomiska analysen inte tar tillräcklig hänsyn till de långsiktiga klimatpolitiska mål som har beslutats av bl a riksdagen genom att inte åsätta en tillräckligt hög åtgärds kostnad för koldioxidemissioner. Enligt analysförfattaren är man genom beslut ålagd att använda sig av den kostnad som används i analysen. Om man anser det nu använda kostnadsvärdet vara för lågt måste ett nytt högre pris beslutas, snarare än att man hittar på ett för just detta projekt. Detta är viktigt då ett huvudsyfte med samhällsekonomiska analyser är att göra det möjligt att jämföra projekt med varandra.

Även Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) riktar, i samband med sitt yttrande över beredningsremissen för nord-sydliga förbindelser, kritik mot Vägverkets vägutredning och den samhällsekonomiska kalkylen. SIKA instämmer i sak med iakttagelserna från KTH-rapporten om utelämnade negativa sk externa effekter. Dessutom framförs kritik mot utredningsmaterialet avseende bl a bristande transparens och oklar måluppfyllelse.

Frågan om påverkan från trängselavgifter diskuteras ingående i den samhällsekonomiska analysen. Man hävdar att det inte är självklart hur nyttan av en nord-sydlig förbindelse påverkas av trängselavgifter i innerstaden, men det troligaste verkar vara att den minskar något. Att trängselskatterna inte ingår i själva kalkylen beror på att det år 2005, då kalkylen gjordes, inte var känt att de skulle permanentas.

I den samhällsekonomiska analysen antas bränslepriset reellt komma att förbli oförändrat. Effekterna av höjda bränslepriser, som t ex kan härröra från ökat pris på råolja eller från koldioxidskatter, diskuteras i ett särskilt avsnitt. Här anger man att t ex en 50-procentig real prisökning skulle leda till drygt 16 % minskning av trafikarbetet och därmed motsvarande minskning av nyttan med vägobjekten. Vid en dramatisk real prisökning (100%) skulle nyttan med objekten minska så mycket att de kan bli olönsamma samhällsekonomiskt sett.

Det bör också tilläggas att det även finns nyttor med projektet som inte ingår i kalkylen. Exempel på sådana är en bättre fungerande arbetsmarknad (ett av huvudargumenten för förbättrade nord-sydliga förbindelser) och ökade exploateringsmöjligheter. Orsaken till att de inte ingår är att de, på samma sätt som för ovan redovisade kostnader, knappast går att prissätta på ett rättvisande sätt.

Den samhällsekonomiska analysen har förvisso en del brister, men att dessa främst härrör från metod- och kvantifieringsproblem, snarare än att de är unika för just denna analys. Undantaget är trängselskatterna, som vid tillfället inte var kända. Analysen skulle möjligen vinna på en uppdatering, så att i alla fall trängselskatterna ingår.

Jag bedömer inte att de synpunkter som redovisas i KTH-rapporten av skäl som ovan redovisats ger någon anledning för staden att ompröva sin hållning till planerna på en nord-sydlig förbindelse. Däremot är det ytterst angeläget att metodarbetet drivs vidare. Det är också viktigt att värden som används hålls aktuella.

Samtliga kommuner i Stockholms län förordar Förbifart Stockholm vilket i sig borde tala sitt tydliga språk. Kommunernas verklighet är galopperande bostadspriser, stora framkomlighetsproblem och hämmad näringslivsutveckling. Människors vardag måste väga tungt i detta beslut. Det finns inga hållbara argument för att förlänga processen. Låt Vägverket gå vidare med planeringen av Förbifart Stockholm och koncentrera resurserna på att genomföra projektet bra, snabbt och effektivt.

10 september 2007

Mikael Söderlund
Stadsbyggnad- och Trafikborgarråd