

Landstingsdirektören

2007-04-26

LS 0704-0380

*Handläggare:
Stefan Persson*Länsstyrelsen i Stockholms län
Att: Linda Goldkuhl
Box 22067
104 22 Stockholm

Remissyttrande över Vägverkets förslag till reviderad väghållningsplan

Stockholmsregionens särskilda förutsättningar

Stockholmsregionen växer kraftigt. Under perioden 1990–2006 ökade befolkningen med i genomsnitt 16 000 per år eller totalt cirka 276 000 personer, vilket motsvarar antalet invånare i Malmö stad. Regionen planerar för att kunna hantera en befolkningsökning på mellan 300 000 och 500 000 invånare från idag fram till 2030.

Det är en stor utmaning att utveckla regionens transportsystem i takt med befolkningsökningen. Redan idag ligger trafikbelastningen på vägnätet över kapacitetstaket. Särskilt dålig är framkomligheten på infartslederna och över Saltsjö-Mälarsnittet. Under de mest belastade timmarna är restiden ca 2-3 gånger längre än under resten av dygnet. Trängseln innebär bland annat en begränsad tillgänglighet till arbetsplatser, vilket hämmar Stockholmsregionens tillväxt. Behovet av större åtgärder för att öka kapaciteten i vägnätet är därför stort.

De investeringar som finns i nu gällande väghållningsplan ligger långt ifrån det behov som uttrycks i den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF 2001). Senareläggningar av objekt innebär ytterligare försämrade förutsättningar för utveckling av regionen. Den samhällsekonomiska effekten av otillräckliga infrastruktuursatsningar i storstadsområdena i Sverige har nyligen beräknats av Nutek. I rapporten "Hur mycket kostar det att vänta? – en kontrafaktisk analys" konstateras att de uteblivna samhällsnyttorna beroende på att Dennisöverenskommelsen inte genomfördes uppgår till närmare 50 miljarder kronor.

Konsekvenser av föreslagna förändringar

Kostnadsökningar för objekten i kombination med låg uppskrivning av ramarna från regeringen har lett till att viktiga objekt för Stockholmsregionens utveckling föreslås tas bort inom planperioden eller senareläggas. Landstinget i Stockholms län anser att det är orimligt att räkna upp planeringsramarna utifrån en allmän kostnadsökning på ca 1 procent sedan 2004 samtidigt som entreprenadindex för väg- och baninvesteringar i genomsnitt har ökat med 16 respektive 17 procent under samma period. För många objekt i Stockholmsregionen har prisutvecklingen dessutom varit högre än genomsnittligt entreprenadindex. Det följande är en beskrivning av konsekvenserna av Vägverkets förslag till reviderad plan.

E20 Norra Länken

Att Norra Länken kan färdigställas inom planperioden är mycket positivt då det innebär att en rad positiva effekter uppkommer tidigare än i gällande plan. Tillgängligheten till Värtahamnen och Frihamnen förbättras radikalt. Det har stor betydelse för transporter till och från hamnarna men möjliggör även omfattande nyexploateringsmöjligheter i form av bostäder och arbetsplatser. Tunneldragningen av Norra Länken innebär en förbättrad miljö för kringboende. Överföringen av trafik från Vallhallavägen och andra innerstadsgator till Norra Länken medför betydande positiva trafiksäkerhetseffekter.

E18 Hjulsta–Kista

Utbyggnaden av E18 Hjulsta–Kista flyttas enligt förslaget från perioden 2006–2011 till perioden 2012–2015 och senare, vilket får allvarliga konsekvenser. E18, som är Stockholms huvudinfart från nordväst, har idag låg kapacitet vilket innebär problem med långa köer i rusningstrafik. Vägsträckan är även hårt olycksdrabbad och trafiken orsakar miljöproblem för närboende och intilliggande naturområden. En senareläggning innebär ytterligare ett antal år med dessa problem.

Ett avtal är tecknat med Stockholms stad om delfinansiering med 665 miljoner kronor (prisnivå 2006-09-01) för överdäckningar med bostäder vid Tensta och Rinkeby. Avtalet är giltigt endast under förutsättning att byggstart sker senast 2010-01-01. Att avtalet nu blir ogiltigt innebär att förutsättningar för utbyggnad av bostäder vid överdäckningarna nu försvinner.

Landstinget i Stockholms län gör bedömningen att en finansiering genom exempelvis lån i Riksgälden bör kunna vara en framkomlig väg för att möjliggöra byggstart av E18 Hjulsta–Kista snarast. Senareläggningen är ett så pass stort problem att staten bör ta de nackdelar i form av exempelvis låsningar i framtida planprocesser som en lånefinansiering innebär. Vägverket

har föreslagit en finansiering av E20 Norra Länken vid sidan om planen för att möjliggöra byggstart av andra viktiga objekt. Att finansiera E18 Hjulsta – Kista på annat sätt än med anslagsmedel är ett alternativ till Vägverkets förslag.

E4 Förbi Stockholm

I förslaget till reviderad plan ligger, som tidigare, en mycket liten summa för utbyggnad av E4 förbi Stockholm i slutet av planperioden. Utbyggnaden av Förbifart Stockholm är nödvändig för att knyta samman regionens norra och södra halva. Utan en förstärkt kapacitet över Saltsjö-Mälarsnittet riskeras en tudelning av regionens arbetsmarknad, vilket hämmar tillväxten kraftigt. En snabb hantering av regeringens tillåtlighetsprövning och ett klarläggande av hur utbyggnaden ska kunna finansieras är ytterst angelägen.

Göran Stiernstedt