

DN debatt: "Sätt stopp för Dennispaketet".

Ledande nationalekonomer och trafikexperter dömer ut projektet: Nu måste regeringen ingripa.

Vinnare: fyra företag med expertkunskap på att bygga gigantiska tunnelprojekt. Förlorare: Stockholms befolkning. Så kan Dennispaketets utfall summeras. Politikerna har tappat greppet om beslutsprocessen. Särintressen styr. Därför byggs en lång dyr tunnel i stället för en kort billig som fyller samma funktion. Nu måste regeringen ta över ansvaret från de oförmögna Stockholmspolitikerna. En ny utredare bör få uppdraget att ompröva hela paketet. Det skriver sju ledande nationalekonomer och trafikexperter.

Turerna kring Dennispaketet blir allt svårare att följa. Ledande politiker talar om kontrollstation och omförhandlingar i ena stunden, men fattar fortlöpande beslut om olika delprojekt i paketet i den andra stunden. Och en del av dessa delbeslut är minst sagt häpnadsväckande när man granskar dem närmare.

Trafikpolitiken föreskriver att samhällsekonomiskt beslutsunderlag skall presenteras för väginvesteringar och det finns detaljerade regler uppbackade av kommunikationsdepartementet om hur det samhällsekonomiska beslutsunderlaget skall utformas. Trots detta har inga samhällsekonomiska kalkyler presenterats för de enskilda Dennislederna. När fristående forskare presenterar eget samhällsekonomiskt beslutsunderlag tar politikerna det inte till sig.

Den 23 september i år fattade fullmäktige i Stockholm beslut om detaljplanerna för Södra länken. Två alternativa utföranden fanns tillgängliga. Det ena alternativet "Södra länken" omfattar en 4 km lång motorvägstunnel från Åbymotet i Östberga under Gullmarsplan och till Sickla sluss i Nacka. Tunneln får tre körfält i varje riktning. Kostnaden för denna jättetunnel är 6,4 miljarder kr (1996 års priser).

Det andra alternativet "minilänken" motsvarar ungefär vägverkets tidigare planer. Man utnyttjar den befintliga Årstälänken, därefter går vägen i en kort tunnel och efter en bit i ytläge går vägen i en längre tunnel under Gullmarsplan och kommer ut på Hammarby Fabriksväg. Kostnaden för detta alternativ är 1,9 miljarder kr (1996 års priser). Minilänken är således 4,5 miljarder kr billigare att bygga!

Ser vi på den samhällsekonomiska kostnaden växer skillnaderna. Den omfattar bland annat ersättning av tunnelns ventilationsanläggningar vart 15:e år, mervärdesskatt och effektivitetsförluster när man tar in den skatt eller avgift som skall finansiera projektet.

För alternativen har Inregia AB på uppdrag av finanskontoret i Stockholm gjort samhällsekonomiska kalkyler enligt den av departementet fastlagda modellen. Utredningarna kommer till följande slutsatser:

"Sammanfattningsvis pekar våra beräkningar på att de samhällsekonomiska kostnaderna för Södra länken uppgår till 11-14 miljarder kronor. Samhällsekonomiska nyttan har beräknats till 0 2,6 miljarder". För Minilänken är Inregias slutsats: "I gynnsamma fall kan Minilänken således bli

lönsam".

Omfattande analyser av Inregia AB och Stockholms stadsbyggnadskontor har klarlagt att Södra länken och Minilänken har nästan exakt samma trafikfunktion och trafiknytta. Minilänken ger inte lika stora miljövinster på ytan, bland annat förblir Årstaborna fortfarande avskurna från Årstafältet. Å andra sidan slipper bilisterna åka i en 4 km lång tunnel.

Hur väljer våra politiker mellan två alternativ som ger lika stor nytta när det ena alternativet kostar 4,5 miljarder kr mer att bygga? Det dyrare projektet ger dessutom en samhällsekonomisk förlust på omkring 10 miljarder kr medan det billigare projektet kanske blir samhällsekonomiskt lönsamt.

Jo, de väljer det dyrare alternativet!!

Om vi bara håller oss till de 4,5 miljarder kr extra som den dyrare Södra länken kostar att bygga så innebär det att en genomsnittlig Stockholmsfamilj på två vuxna och två barn skall betala 21000 kr i räntor och amorteringar på de lån som tas för att finansiera extrakostnaden.

Dessa 4,5 miljarder kr skulle med god marginal räcka för att lägga Centralbron genom Gamla stan i tunnel.

I vems intresse väljer politikerna det dyra alternativet? Det kan inte vara i stockholmarnas intresse för de skall betala förlusterna. Det måste finnas andra vinnare. De mest uppenbara vinnarna är de fyra bolag som under slutet av 80-talet bildade Österledskonsortiet - Arcona, Atlas Copco, Fläkt AB och Skanska. De har just den kompetens som behövs för att bygga gigantiska tunnelprojekt. Några av företagen äger också mycket mark i Nacka och längs några andra delar av den planerade motorvägsringen.

Bygger man Södra länken som en jättetunnel och sedan inte fortsätter med Österleden, som är en ny jättetunnel, kommer felinvesteringen att sticka i ögonen. För att politikerna skall rädda ansiktet är det troligt att byggandet av det dyra alternativet för Södra länken kommer att tvinga fram byggandet av Österleden. Detta skulle medföra ytterligare förluster för stockholmarna av samma storleksordning som för Södra länken. Bland vinnarna finner vi ännu en gång företagen som ingick i Österledskonsortiet.

På samma sätt som det finns ett bättre alternativ till Södra länken finns det också ett bättre alternativ till Norra länken vars kostnad kan minskas med en miljard kr utan att trafiknyttan påverkas.

Det finns också bättre alternativ till hela Dennispaketet. Det bästa alternativet skulle kombinera byggandet av samhällsekonomiskt lönsamma kompletteringar av vägnätet runt Stockholm med bilavgifter som baseras på de kostnader en Stockholmsbilist orsakar andra genom sin resa i form av ökad trängsel och ökade miljöstörningar. Ett exempel på sådana väginvesteringar är Essingeledens Brommagren. Den skulle bland annat avlasta innerstaden lika mycket som den olönsamma Österleden.

Även om det bästa alternativet till Dennispaketet saknas kan vi konstatera att det nu finns två alternativ för att lösa Stockholmstrafikens problem. Alternativen ger lika stor avlastning av Stockholms innerstad utan att trängselproblem uppstår på kringfartsleder som Essingeleden. I Dennisalternativet går pengarna till att betala omkring 2 miljarder kr per år i 30 år innan de olönsamma. Dennisvägarna är betalda, det vill säga totalt 60 miljarder kr. Det innebär att en Stockholmsfamilj på två vuxna och två barn i genomsnitt måste betala 140 000 kr för vägarna.

Även i detta fall väljer politikerna det alternativ som gynnar särintressen och inte det som gynnar länets invånare. Varför?

Det allvarliga i sammanhanget är inte att företagsintressen försöker sälja sina tveksamma projekt till politikerna. Det bör stå dem fritt, åtminstone om det sker under korrekta former. Det allvarliga är att politikerna har accepterat projekten utan en ordentlig kritisk prövning.

Den politiska beslutsprocessen i Stockholms län har kantrat. Politikerna tycks vara för svaga för att stå emot starka särintressen. Detta blev särskilt tydligt under åren 1982-1995 när vägverket hade en generaldirektör Per Anders Örtendahl som gick in för ett nära samarbete med näringslivet. Vägverket, som skall vara allmänintressets representant på vägområdet, bytte under denna tid planhalva och spelade tillsammans med vägintrumenterna mot politikerna i Stockholm.

I mars 1993 lät generaldirektören vägverket köpa Österledens AB (fd Österledskonsortiet och han gjorde samtidigt konsortiets chef till projektchef för Ringen och Yttre tvärleden vid vägverket region Stockholm. Det är naturligtvis inte olagligt men i högsta grad olämpligt att anställa Österledskonsortiets chef som genomförare av hela Dennispaketet. Den som varit chefslobbyist för särintressen är inte en trovärdig representant för allmänintresset i den aktuella frågan.

På riksnivå har kommunikationsdepartementet under de senaste två åren tagit befälet och minskat särintressenas inflytande. Varför ställer departementet inte samma krav på investeringarna i Dennispaketet som på övriga väginvesteringar?

Dennispaketets väginvesteringar, inklusive driftskostnaderna för motorvägstunnlarna, är lika stora som alla de investeringar i hela landet som ryms i vägverkets plan för de tio åren 1998 - 2007, nämligen omkring 30 miljarder kr.

Det är uppenbart att regeringen inte kan fortsätta att behandla Dennispaketet som en lokal Stockholmsfråga. Riksdagen har ju redan ställt upp med kreditgarantier på 11 miljarder kr till bland annat Södra länken. Det är ett riksintresse att dessa jättelepp inte kastas bort på olönsamma och miljöförstörande investeringar utan i stället används på ett lönsamt sätt som stärker Sveriges ekonomi.

Riksdagen skulle enligt planerna behandla en proposition om biltullar i Stockholm i år. En proposition som föreslår att man skulle öronmärka inkomsterna från Dennistullarna till väginvesteringar i Dennispaketet. Regering och riksdag skulle ge Dennisintressenterna rätt att på detta sätt beskatta alla Stockholmsbilister och sedan använda pengarna på det orimliga sätt som artikeln påvisar. Det är en unik åtgärd att ge bort beskattningsrätten till ett bolag,

Stockholmsleder AB.

Nu måste rikspolitikerna ingripa och ta ifrån särintressena makten över Dennispaketet. Beslutsunderlag enligt den fastlagda samhällsekonomiska modellen måste presenteras. Inkomsterna från bilavgifterna bör endast få användas till sådana väginvesteringar som skulle kunna försvara en plats i de nationella vägplanerna. Övriga bilavgifter bör gå till kollektivtrafiken eller till minskade skatter.

Den statliga kommunikationskommittén arbetar nu fram grunderna för en ny trafikpolitik. I det sammanhanget kan man inte bortse från Dennispaketet. Utredningen bör få tilläggsdirektiv om att granska paketet.

Stockholmsregionens politiker tycks oförmögna att ta sig ur rådande låsningar på egen hand. Bästa sättet att lösa knutarna i Dennispaketet är enligt vår mening att regeringen tillsätter en ny utredare, som DN redan föreslagit på ledarplats, som tar ledningen i en omprövning av hela Dennispaketet med medborgarnas bästa i fokus. Det går också snabbt att ta fram det samhällsekonomiska beslutsunderlag för de olika Dennislederna som trafikpolitiken föreskriver och som behövs för omprövningen. Under tiden bör regering och riksdag stoppa de kreditgarantier som redan beviljats för Norra länken och Södra länken.

Skribenter:

Ingemar Ahlstrand

Tekn dr, civ ek, trafikplanering, Kungl Tekn Högskolan

Magnus Henrekson

Docent i nationalekonomi

Jan Henriksson

Civ ing, fd VD Sweroad AB

Jan Owen Jansson

Professor i trafikekonomi vid Linköpings universitet

Richard Murray

Fil dr i nationalekonomi

Mats Persson

Professor i nationalekonomi vid Stockholms universitet

Olle Wästberg

Fd statssekreterare i finansdepartementet