

Vägverket
Enheten för planprovning
781 87 Borlänge

Remissyttrande över Vägverkets kompletterande underlag inför regeringens tillåtlighetsprovning enligt 17 kap miljöbalken av "Effektivare Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet"

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerade kompletterande underlag. Av de 15 punkterna i det kompletterande underlaget har SIKA valt att i huvudsak koncentrera synpunkterna till punkterna 2, 9 och 10 då dessa främst berör SIKA:s kompetensområde.

SIKA finner det positivt att ett kompletterande underlag presenterats och att nya aspekter beaktats i syfte att ge en bredare bild. Underlaget har dock fortfarande brister av vilka de viktigaste är att:

- Det kompletterande underlaget är otydligt när det gäller redovisning av effekter av den föreslagna åtgärden. Förutsättningarna skiljer sig inte bara mellan olika analyser i olika skeden utan också mellan de alternativ som ska jämföras inom en och samma prognos. Uppbyggnaden av trafikprognosen 2035 möjliggör t ex inte slutsatser om vilka effekter Förbifarten får för trängsel, tillgänglighet och resandeutveckling med olika trafikslag, samt för transportpolitisk måluppfyllelse generellt.
- Bristen på jämförbarhet gäller även frågan om alternativgenerering samt transportpolitisk måluppfyllelse för Förbifart Stockholm och de två bortvalda alternativen (punkt 2). De bortvalda alternativen diskvalificeras av anledningar som sedan inkluderas som förutsättning för Förbifart Stockholm i analyser där detta alternativ ensamt ingår. SIKA:s tidigare slutsats att de alternativ som ingått i vägutredningen inte getts en likvärdig provning kvarstår.

- Det saknas ett underlag om vilka åtgärder som är kostnads- och samhällsekonomiskt effektiva för att åtgärda sårbarheten i vägtransport-systemet över Saltsjö-Mälarsnittet.

Sammanfattningsvis kvarstår de synpunkter som SIKA framförde i sitt yttrande över den tidigare beredningsremissen. Förfaringssättet har inte varit att förut-sättningslöst pröva alternativ till den effektivaste transportlösningen, t.ex. med fyrstegsprincipen. Redovisningen av förslagets effekter har brister med avseende på konsistens och transparens. SIKA anser att risken därmed kvarstår för en samhällsekonomiskt ineffektiv användning av investeringsmedel med bristande transportpolitisk måluppfyllelse.

Beslut i detta ärende har fattats av Kjell Dahlström efter föredragning av avdelningschef Per-Åke Vikman. Ärendet har beretts av utredare Joanna Dickinson.

Kjell Dahlström
generaldirektör

Kopia till:
Miljödepartementet
Näringsdepartementet

Kommentarer på underlaget

Punkt 2. En utvecklad och förtydligad redovisning (i enlighet med 6 kap 7 § miljöbalken) av varför Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet valts bort.

Beaktade styrmedel

Under punkt 2 har Vägverket hänvisat till samma material som i beredningsremissen 2007. Vägverket anförde där angående Kombinationsalternativet: ”Den samlade effekten av avgifter och investeringar ger ett minskat resande, som i och för sig leder till restidsvinster (både på grund av minskad trängsel och att resorna blir färre och kortare), men tillsammans med reskostnadsökningarna blir totaleffekten en minskad tillgänglighet”¹. Orsaken till den minskade tillgängligheten anges således vara ökade reskostnader på grund av trängselavgiften, samt ett minskat resande.

De två vägalternativen "belastas" inte heller i detta kompletterande underlag med trängselskatt i en jämförelse med Kombinationsalternativet. Detta trots att trängselskatten är införd och således borde utgöra en grundförutsättning för analysen av nordsydliga förbindelser. SIKA anser i likhet med SIKAs yttrande över beredningsremissen 2007 att det är anmärkningsvärt att inte motsvarande analys genomförts avseende trängselavgiftens ’negativa tillgänglighetspåverkan’ och de ökade reskostnader den orsakar för de båda vägalternativen Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda.

Vägverket anger att en analys gjord av Regionplane- och trafikkontoret visar att endast med ’kraftiga ekonomiska styrmedel’ är det möjligt att nå klimatmålen för Stockholmsregionen om Förbifart Stockholm byggs². Vilka dessa ’kraftiga ekonomiska styrmedel’ är framgår inte av underlaget, men de borde ’belasta’ analysen av Förbifart Stockholm genom minskad tillgänglighet på grund av högre reskostnader på motsvarande vis som Vägverket valt att göra för Kombinationsalternativet.

Ändrade mål?

Projektmålen har ändrats till ett mer trafikslagsövergripande perspektiv utan att detta fått genomslag i bedömningen av åtgärdsalternativen. Under punkt 2 listar Vägverket projektmålen: ”tillgodose transportbehoven”, ”medföra rimliga intrång”, ”vara genomförbara”, ”vara ekonomiskt motiverade”. Dessa skiljer sig väsentligt från de projekt mål som angavs i vägutredningen³. Den stora skillnaden

¹ Tillgänglighetseffekter av nya nordsydliga förbindelser. Metodutveckling. Effekter av Förbifart Stockholm, Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet. Transek Rapport 2004:12.

² E 4 Förbifart Stockholm, komplettering tillåtlighet. Fråga 10. En redovisning av beräknad energiåtgång och beräknad mängd klimatgaser under drifttid och byggtid. PM, Vägverket 2009-01-16. Sid. 10.

³ I vägutredningen formuleras de projekt mål som Vägverket har formulerat som vägledande i utredningen:

Syftet med vägutredningen är att finna den lösning som sammantaget svarar mot de övergripande målen och att finna den vägkorridor som bäst löser uppgiften att:

- knyta samman de norra och södra länsdelarna och göra det möjligt att färdas mellan dessa utan att belasta Stockholms centrala delar
- skapa en förbifart för långdistant trafik
- förbättra framkomligheten på infartslederna
- förbättra möjligheterna att genom utjämnad tillgänglighet få en gemensam

mellan de projektmål som angavs i vägutredningen, som ju ligger till grund för begäran om tillåtlighetsprövning, och de nya projektmål som här anges, ger helt olika förutsättningar för genereringen av möjliga åtgärdsalternativ. SIKA bedömer att alternativen Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet i hög grad torde vara relevanta att analysera också utifrån dessa nya projektmål.

SIKA anser att det är ett steg i rätt riktning att formulera ett projektmål avseende att 'tillgodose transportbehoven' istället för vägutredningens projektmål "skapa en förbifart", syftande till väginfrastruktur. Trots projektmålet 'tillgodose transportbehoven' förefaller inte ett förutsättningslöst resonemang om trafikslagsövergripande lösningar ha tillämpats i framtagandet av detta underlag, då det anges att Kombinationsalternativet inte "erbjuder tillräcklig vägkapacitet"⁴.

SIKA vill betona att projektmål bör vara tydligt härledbara ur de nationella transportpolitiska målen, eller anges som ett komplement till dessa. Den transportpolitiska måluppfyllelsen anges enligt vägutredningen vara lika bra eller bättre för Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet⁵.

Övriga förutsättningar

Vägverket hänvisar till att Förbifart Stockholm gör att 'man kommer bort från' sårbarheten för vägnätet över Saltsjö-Mälaren⁶. Ingen redovisning finns av analyser för kostnads- och samhällsekonomiskt effektiva åtgärder för att minska denna sårbarhet, varken i vägutredningen eller i detta kompletterande underlag. Därför saknas kunskap om huruvida Förbifart Stockholm är den mest kostnads- eller samhällsekonomiskt effektiva åtgärden för att minska sårbarheten i vägtransport-systemet.

Under punkt 9 (se nedan) framgår att Vägverket i trafikprognosen för 2035 använder markanvändning från regionplanen 2001 men korrigerat utifrån en tätare struktur med mer etableringar i centrala Stockholm. I vilken utsträckning de i vägutredningen bortvalda alternativen skulle understödja tillgängligheten i regionen, utifrån dessa reviderade förutsättningar, har inte analyserats innan alternativen avskrivits.

Punkterna 3-8

Dessa punkter berör miljöpåverkan i form av intrång i känsliga natur- och kulturmiljöer. SIKA väljer att inte fördjupa sig i sakområdet som inte är SIKA.s huvudsakliga kompetensområde utan bedömer att det finns andra statliga myndigheter som besitter mer djupgående kompetens och är bättre skickade att ge synpunkter.

arbets- och bostadsmarknad för hela regionen

- möjliggöra en flerkärnig region
- ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt.

Vägverket, objektnr 48590. Nord-sydliga förbindelser i Stockholm. Vägutredning.

Utställningsversion. Juni 2005, s.19-20.

⁴ Vägverkets sammanfattning av de 15 frågorna, sid 2.

⁵ Vägverket, objektnr 48590. Nord-sydliga förbindelser i Stockholm. Vägutredning. Utställningsversion. Juni 2005.

⁶ Vägverkets sammanfattning av de 15 frågorna, sid 11.

SIKA noterar att Vägverket i det kompletterande underlaget har beräknat att det är lika dyrt att gräva en tunnel under Lambarfjärden som att genomföra en brolösning och att en tunnel medför betydligt mindre miljöpåverkan än den tidigare föreslagna bron. SIKA anser att det är bra om betydande miljökonsekvenser kan undvikas och att bedömningar av kostnader för alternativa lösningar bör beaktas tidigare i planeringsprocessen.

Punkt 9. En redovisning av aktuella trafikprognoser för Förbifart Stockholm och övrigt vägnät som påverkas om projektet genomförs. Det ska särskilt framgå hur innerstaden och infartslederna påverkas. Trängselskattens effekter ska beaktas.

I detta PM redovisas en trafikprognos för 2035. Vägverket skriver att mer utförliga resultat av trafikprognoserna kommer att redovisas när arbetsplanen tas fram. SIKA anser att en fullständig redovisning borde ha gjorts i det nu aktuella underlaget till Miljödepartementet, för att ge en bild av hur denna omfattande investering kommer att påverka resandet, trafikflöden och trängsel i Stockholmstrafiken samt sekundära effekter av detta. Stockholmsöverenskommelsen, där Förbifart Stockholm är en av de största åtgärderna, bedöms som helhet öka trängseln i vägtrafiken ca 5 ggr jämfört med dagsläget⁷. Detta indikerar att detaljerade trafikprognoser är viktiga underlag vid bedömningen av förslaget.

Det framgår av trafikprognosen⁸ att den prognosticerade trafiken på Förbifart Stockholm är ca dubbelt så stor som de trafikminskningar som sker i andra delar av vägnätet. Det antyder att en stor del av trafiken på vägen kommer att vara ny-genererad. Vidare är det svårt att bedöma var trafiken på Förbifart Stockholm kommer från, respektive faktiskt tar vägen, eftersom det sker en minskning av trafiken i övriga delar av vägnätet. Hur omfördelningen av trafik ser ut jämfört med nollalternativet borde redovisas i form av matriser med start- och målpunkter för resorna.

I den redovisning av delar av trafikprognosen som presenteras skriver Vägverket⁹: ”De trafiksiffror som redovisas för Förbifart Stockholm i det följande är cirka tio procent mer än vad man idag av säkerhets- och effektivitetsskäl vill tillåta. För att inte få köer i tunnarna kommer vägavgiftssystemet att regelbundet ses över och tunneln projekteras med ett trafikstyrningssystem som säkerställer framkomligheten. Under dessa förutsättningar kan trafiksiffrorna ge ett bra underlag för dimensioneringen.” SIKA tolkar denna skrivning som att trafikprognosen redovisar trafiksiffror för Förbifart Stockholm som inte är realistiska och att trängselavgifterna runt Stockholms innerstad samt på Essingeleden kommer att behöva justeras nedåt för att inte Förbifart Stockholm ska korka igen. I bilagan avseende punkt 10 framgår att ”I samtliga prognoser är markanvändningen samma i nollalternativet och i Förbifart Stockholm. Detta är en svaghet i prognosen eftersom man därmed inte fångar upp

⁷ Konsekvensbedömningar av underlag till Stockholmsförhandlingens resultat, sid 10(38). WSP Analys & Strategi, november 2007.

⁸ E4 Förbifart Stockholm, komplettering tillåtlighet. Fråga 9: PM Aktuella trafikprognoser. Vägverket 2009-01-16. Sid 17, figur 7.

⁹ E4 Förbifart Stockholm, komplettering tillåtlighet. Fråga 9: PM Aktuella trafikprognoser. Vägverket 2009-01-16. Sid 8.

*Förbifart Stockholms strukturerande effekt på samhällsplaneringen.*¹⁰. Eftersom trafikprognosen för 2035 i både nollalternativet och utredningsalternativet baseras på samma markanvändning så är efterfrågan på resor i stort sett given i analyserna. Det innebär att ökningen av reseefterfrågan och därmed trafikökningen och klimatpåverkande utsläpp underskattas¹¹. Infrastrukturinvesteringen förefaller således vara underdimensionerad för den genererade efterfrågan som förväntas och framstår inte som en långsiktigt hållbar lösning. Hur sådana justeringar av trängselavgifterna som antyds skulle påverka trängselsituationen i Stockholms trafiksystem framgår inte.

Vägverket hänvisar till att en analys av Regionplane- och trafikkontoret visar att endast med 'kraftiga ekonomiska styrmedel' är det möjligt att nå klimatmålen för Stockholmsregionen om Förbifart Stockholm byggs¹². Vilka dessa 'kraftiga ekonomiska styrmedel' är framgår inte av underlaget. Om dessa t ex skulle överstiga den trängselskatt på 10 kr på Essingeleden i maxtimme som antas i trafikprognosen för 2035, så torde det orsaka betydande omfördelningar av trafiken i vägnätet jämfört med trafikprognosen. SIKA anser att Förbifart Stockholm inte kan beaktas isolerat från den helhet som ett sådant paket med investeringar och styrmedel skulle utgöra. SIKA har yttrat sig över samrådsförslaget till ny regionplan och konstaterar att förslaget enbart redovisar infrastrukturutbyggnader men inte 'de kraftiga styrmedel' som uppges krävas¹³. Detta innebär att kommuner och regionala aktörer inte har fått det underlag som krävs för att de ska kunna bedriva en adekvat planering - hur kommer invånarna i regionen att vilja, respektive ha råd med, att resa om dessa opreciserade 'kraftiga styrmedel' införs; hur kommer efterfrågan på olika trafikslag då att förändras; och vilken infrastruktur behövs i så fall? Utan kunskapen om dessa 'kraftiga styrmedel' och deras effekter är risken uppenbar att felaktiga val görs i infrastrukturplaneringen.

I nollalternativet 2035 antas i trafikprognosen att det inte finns en trängselavgift på Essingeleden. I utvecklingsalternativet räknas med Förbifart Stockholm OCH en trängselskatt på Essingeleden. Jämförelsen mellan det nuvarande nollalternativet och utvecklingsalternativet ger således ingen användbar information eftersom det inte är transparent vilka effekter som orsakas av trängselskatten på Essingeleden, vilka effekter som orsakas av Förbifart Stockholm och vilka effekter som orsakas av kombinationen av dessa båda åtgärder.

Allra sist i PM:et görs en jämförelse av hastighet på infartsleder. Nuläget (2007) jämförs med nollalternativet 2035 och Förbifart Stockholm 2035. Det går inte ur denna jämförelse att särskilja om det är trängselskatten på Essingeleden eller Förbifart Stockholm eller båda som ger 'förbättring' när det gäller reshastigheter.

¹⁰ E4 Förbifart Stockholm, komplettering tillåtlighet. Fråga 10. En redovisning av beräknad energiåtgång och beräknad mängd klimatgaser under drifttid och byggtid. PM, Vägverket 2009-01-16. Sid. 8.

¹¹ Det är i verkligheten mer sannolikt att transportsystemets utbyggnadsgrad har en inte obetydlig påverkan på efterfrågan på resor. Källa: Konsekvensbedömningar av underlag till Stockholmsförhandlingens resultat, sid 6(38). WSP Analys & Strategi, november 2007.

¹² E 4 Förbifart Stockholm, komplettering tillåtlighet. Fråga 10. En redovisning av beräknad energiåtgång och beräknad mängd klimatgaser under drifttid och byggtid. PM, Vägverket 2009-01-16. Sid. 10.

¹³ Remissyttrande över Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) – samrådsförslag. SIKA dnr 142-200-08.

Som motivering för denna konstruktion av sinsemellan ojämförbara alternativ i trafikprognosen anförs att den "politiska diskussionen landat i att det måste finnas någon passage förbi Stockholm som inte är avgiftsbelagd"¹⁴. SIKA anser att detta inte hindrar att trafikprognosen kunde ha byggts upp logiskt. Effekterna av dessa olika åtgärder borde ha redovisats steg för steg – ett nollalternativ, ett utvecklingsalternativ med trängselavgift införd på Essingeleden, ett utvecklingsalternativ med Förbifart Stockholm, och ett utvecklingsalternativ med både Förbifart Stockholm och trängselavgift på Essingeleden.

Kollektivtrafiken

Riksdagen har fastslagit som transportpolitiskt etappmål att andelen resor med kollektivtrafik ska öka. I trafikprognosen nämns inte hur kollektivtrafikresandet kommer att påverkas. SL beräknar ca 1000 bussresenärer på Förbifarten i maxtimmen 2030¹⁵. Jämförelsevis bedöms ca 15000 biltrafikanter resa på Förbifarten i maxtimmen 2015¹⁶. SL har analyserat fem olika scenarier med busslinjer som trafikerar Förbifart Stockholm. I alla de fem scenarierna sker en omfördelning av kollektivtrafikresande till de nya busslinjerna från befintlig kollektivtrafik. Det framgår att merparten av bussresenärerna på Förbifart Stockholm hämtas från den befintliga kollektivtrafiken.

SIKA anser att denna fördelning av kollektiv- respektive bilresande på den nya vägen, samt den omfördelning av resande som beräknas ske inom kollektivtrafiken, är en starkt bidragande orsak till att regionplanen och Stockholmsöverenskommelsen - där Förbifart Stockholm ingår som en av de mest strukturerande åtgärderna – bedöms medföra att kollektivtrafiken i Stockholmsregionen kommer att tappa marknadsandelar till biltrafiken¹⁷ som följd av att dessa planer genomförs. Resandet i regionen kommer att öka, inte bara beroende på ekonomisk tillväxt och befolkningsökning utan även per invånare. Fler invånare i Stockholm kommer således att öka sitt resande med bil¹⁸, både i absoluta tal och i förhållande till kollektivtrafiken. Detta motverkar möjligheterna att nå de transportpolitiska målen i flera aspekter.

Punkt 10. Redovisning av klimatutsläpp och energiåtgång.

Vägverket anger att nya beräkningar som har gjorts för åren 2020 respektive 2035 visar att koldioxidutsläppen från vägtrafiken kommer att öka med 56 000 ton respektive med 12 000 ton jämfört med nollalternativet. Som angivits ovan under punkt 9 så fångas inte Förbifart Stockholms strukturerande effekt på samhällsplaneringen upp eftersom samma markanvändning ligger till grund för såväl noll-

¹⁴ Vägverkets sammanfattning av de 15 frågorna, sid 9.

¹⁵ Busstrafik på Förbifart Stockholm. Analys av busstrafik mellan norra och södra regionhalvorna – via förbifarten. Markanvändning RUFSS. PM Mars 2008 (kompl april 2008), SL.

¹⁶ I storleksordningen ca 10000 fordon per timme i högtrafik (maximme). Källa: Konsekvenser av vägförslagen, vägutredning Förbifart Stockholm, utställelseversion juni 2005, s. 163. Medelbeläggningen per bil beräknas vanligen till ca 1,2-1,5 i Stockholm vilket innebär att detta motsvarar ca 12000-15000 resenärer i högtrafik

¹⁷ Framtidens transportsystem. Underlag i arbetet med ny regional utvecklingsplan, RUFSS 2010. Regionplane- och trafikkontoret Rapport 13:2008. Sid 9.

¹⁸ Framtidens transportsystem. Underlag i arbetet med ny regional utvecklingsplan, RUFSS 2010. Regionplane- och trafikkontoret Rapport 13:2008. Sid. 9.

alternativet som för utvecklingsalternativen i prognoserna¹⁹. SIKA konstaterar att detta innebär att trafikökningen, och därmed koldioxidutsläppen, är underskattade²⁰.

Vägverket anger att en analys gjord av Regionplane- och trafikkontoret visar att endast med 'kraftiga ekonomiska styrmedel' är det möjligt att nå klimatmålen för Stockholmsregionen om Förbifart Stockholm byggs²¹. Vilka dessa 'kraftiga ekonomiska styrmedel' är framgår inte, se ovan för resonemang om betydelsen av detta (punkt 9).

Punkt 11. En närmare redovisning av det underlag som ligger till grund för bedömningar av hälsorisker och hälsokonsekvenser som kan uppstå för människor som kommer att färdas i tunnlarna.

Vägverket konstaterar att den tekniska utvecklingen medför att det på längre sikt bör vara möjligt att klara halter som inte medför korttidseffekter för känsliga personer och som medför liten risk för kroniska sjukdomar. Detta innebär att på kort sikt kan detta inte åstadkommas och att det också i framtiden kommer att finnas risk för långtidseffekter för känsliga personer.

Punkt 13. Redovisning av aktuell samhällsekonomisk kalkyl inklusive trängselskattens effekter.

Den nya trafikprognos för år 2020 som kalkylen baseras på redovisas inte. Hur omfördelningen av trafik ser ut inom vägnätet samt mellan trafikslagen jämfört med nollalternativet borde redovisas bl a med matriser med start- och målpunkter för resorna, liksom hur flaskhalsar och trängsel påverkas.

SIKA finner det glädjande att den sedan några år rådande förutsättningen med införd trängselskatt i Stockholm nu har inkluderats i den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm. Det är dock en brist att det sker först nu, i ett skede då de två alternativa lösningsförslagen har avförts och inte kan jämföras med Förbifart-alternativet utifrån denna förändrade förutsättning. Kombinationsalternativet har t ex av Vägverket avfärdats (se punkt 2 ovan) främst med anledning av att trängselskatt ger ökade reskostnader och därmed bedöms minska tillgängligheten. Något som nu alltså införs som grundförutsättning för Förbifart Stockholm utan att därför anges vara 'negativt för tillgängligheten'.

Markanvändningen i prognosen innebär, som ovan refererats, att Förbifart Stockholms strukturerande effekt på samhällsplaneringen inte fångas upp fullt ut²². SIKA konstaterar att detta för den samhällsekonomiska kalkylen innebär att

¹⁹ E4 Förbifart Stockholm, komplettering tillåtlighet. Fråga 10. En redovisning av beräknad energiåtgång och beräknad mängd klimatgaser under drifttid och byggtid. PM, Vägverket 2009-01-16. Sid. 8.

²⁰ Det är i verkligheten mer sannolikt att transportsystemets utbyggnadsgrad har en inte obetydlig påverkan på efterfrågan på resor. Källa: Konsekvensbedömningar av underlag till Stockholmsförhandlingens resultat, sid 6(38). WSP Analys & Strategi, november 2007.

²¹ E 4 Förbifart Stockholm, komplettering tillåtlighet. Fråga 10. En redovisning av beräknad energiåtgång och beräknad mängd klimatgaser under drifttid och byggtid. PM, Vägverket 2009-01-16. Sid. 10.

²² E4 Förbifart Stockholm, komplettering tillåtlighet. Fråga 10. En redovisning av beräknad energiåtgång och beräknad mängd klimatgaser under drifttid och byggtid. PM, Vägverket 2009-01-16. Sid. 8.

trafikökningen troligen underskattas och att restidsvinsterna i så fall är mindre än vad kalkylen visar pga underskattad trängsel i vägnätet.

Hantering av osäkra antaganden

Den samhällsekonomiska kalkylen baseras på flera antaganden som är osäkra. En kraftig bränsleeffektivisering antas ske av fordonsparken samtidigt som delar av den föreslagna, men ej beslutade, EET-strategin (bestående av olika åtgärder och styrmedel för att reducera miljöpåverkan från transport- och energisektorn) antas genomföras. SIKA finner att det inte går att bedöma hur de olika faktorerna slår i kalkylen eftersom den inte är transparent i dessa avseenden.

SIKA anser att värdering av den samhällsekonomiska nyttan av föreslagna åtgärdsalternativ bör göras genom jämförelser av olika framtidsscenarioer; ett jämförelsealternativ mot ett eller flera utredningsalternativ där olika föreslagna åtgärdsalternativ inkluderats. För antaganden som inte analyserats närmare bör känslighetsanalyser göras. Resultaten bör presenteras med tydliga osäkerhetsangivelser.

SIKA delar Vägverkets förhoppning om att utvecklingen av kommersiella laddhybrider ska bidra till minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken. Antagandet om 45 % av nybilsmarknaden år 2020²³ saknar dock stöd i de referenser²⁴ som anges²⁵. SIKA anser därför att detta antagande hade kunnat ligga till grund för en känslighetsanalys, som en av flera känslighetsanalyser, av den samhällsekonomiska kalkylen. Som grundläggande antagande för en trafikprognos och samhällsekonomisk kalkyl får antagandet betecknas som optimistiskt. Risken blir därför att antagandet leder till felaktiga prioriteringar baserat på bedömd efterfrågan på olika trafikslag, liksom att klimatpåverkande utsläpp från vägtrafiken år 2020 underskattas.

På samma vis kan antagandet om EET-strategins genomförande i kalkylen och tillhörande prognos medföra en underskattning av de klimatpåverkande utsläppen ifall EET-strategin inte skulle genomföras. Andra osäkra faktorer i den samhällsekonomiska kalkylen med tillhörande trafikprognos, med okänd betydelse för kalkylen, är lågt skattade antaganden om merkostnad för inköp av laddhybrid jämfört med 'vanliga' bilar; antaganden om priser på såväl fossila som förnybara drivmedel år

²³ I kalkylen, "E 4 Förbifart Stockholm, komplettering tillåtlighet. Fråga 13, Redovisning av samhällsekonomisk kalkyl, PM Vägverket 2009-01-16", står på sid. 21 att laddhybrider antas utgöra ca 29 % av nybilförsäljningen 2020. Vägverket har korrigerat andelen till 45 %. Referens: Bilparksprognos i åtgärdsplaneringen. EET-scenario och referensscenario. WSP Rapport 200825. Version 2008-12-02.

²⁴ Tvågradersmålet i sikte? Naturvårdsverket, 2007, Rapport 5754; Hybridbilen, Framtiden är redan här, Gröna Bilister, 2008; The King Review of low-carbon cars, Part I: the potential for CO2 reduction, King 2007; Plugged in, the end of the oil age, G. Kendall, WWF, april 2008; Scenarios for a Clean Energy Future, Interlaboratory Working Group, US Dept. Of Energy, 2001 Scenarios of U.S. Carbon Reductions: Potential Impacts of Energy-Efficient and Low-Carbon Technologies by 2010 and Beyond, Interlaboratory Working Group, US Dept. Of Energy, 1997;

²⁵ Bilaga 5, Utbud av personbilar 2020 och 2040. Lägesrapport samhällsekonomi stora projekt, Banverket(Vägverket/Luftfartsstyrelsen/Sjöfartsverket. 2008-09-29.

2020²⁶; samt osäkra prognoser för yrkestrafikens utveckling²⁷ där en stor del av tillgänglighetsvinsterna i kalkylen härrör från just yrkestrafiken.

Fördelningseffekter redovisas inte i den samhällsekonomiska kalkylen. SIKA anser att planering av infrastruktur och trafikering av olika färdmedel behöver ske så att det finns alternativ för trafikanter som i framtiden i högre grad än tidigare kan komma att prioritera ner bilanvändning av kostnadsskäl. I kalkylen görs en ”icke-verifierad bedömning” att de socioekonomiska fördelningseffekterna inte skiljer sig mellan alternativen medan de geografiska fördelningseffekterna delvis är mycket olika. SIKA anser att detta antagande behöver redovisas närmare eftersom socioekonomisk och geografisk tillhörighet i Stockholmsregionen kan vara kopplade till varandra.

Sammantaget tycks kalkylen och dess underliggande prognos underskatta trafik-tillväxten och därigenom ökad trängsel. Som en följd av detta överskattas restidsvinster. Samtidigt tycks kalkylen underskatta de klimatpåverkande utsläppen från trafiken.

²⁶ Bilparksprognos i åtgärdsplaneringen. EET-scenario och referensscenario. WSP Rapport 200825. Version 2008-12-02. Sid. 6 samt 9.

²⁷ E 4 Förbifart Stockholm, komplettering tillåtlighet. Fråga 13, Redovisning av samhällsekonomisk kalkyl, PM Vägverket 2009-01-16, sid. 16.