



Till  
Vägverket

För kännedom  
Miljödepartementet

## **Förfart Stockholm - kommentarer till Vägverkets Komplettering Tillåtlighet**

Klimataktion är en organisation med syfte att verka för att klimatförstörande utsläpp av växthusgaser i Sverige och internationellt i möjligaste mån upphör så snart som är mänskligt möjligt.

Klimataktion är *för* utökad och förbättrad kollektivtrafik *och emot* ytterligare byggande av motorvägar, eftersom biltrafik ökar växthuseffekten och därmed accelererar klimatproblemet. Vi begränsar oss i detta inlägg till att kommentera Vägverkets svar på frågorna 2 och 10, ställda av Miljödepartementet till Vägverket.

### ***Fråga 2, PM Motiven för att Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet valts bort***

Utgångspunkten för Vägverkets analyser och förslag är föråldrade. De har ett snävt och sektoriellt synsätt. De förutsätter en kraftig ökning av biltrafiken. Detta strider helt mot de mål som Sverige ställt upp för att att hejda och minska utsläppen av växthusgaser. Regeringen har nyligen dessutom skärpt dessa mål och den 6 februari 2009 träffat en överenskommelse om utsläppsminskningar motsvarande totalt 40% till 2020, samt inga nettoutsläpp 2050.

Endast ett av de tre trafikalternativ som utretts har förutsättningar att hejda och minska utsläppen. Det är Kombinationsalternativet som innebär en kraftig satsning på kollektivtrafik i kombination med vägavgifter som på ett avancerat sätt styr trafikmängderna på samtliga leder. Inga nya leder föreslås, men däremot vägförbättringar på vissa platser. Detta alternativ, som utretts mindre noggrant än övriga alternativ, har sedan valts bort av Vägverket eftersom det inte bedömts uppfylla flera av ”projektmålen”.

I Vägverkets svar framkommer inget nytt i förhållande till det material som lagts fram tidigare. Vägverket avslutar sitt kompletterings-PM för fråga 2 så här:

Kombinationsalternativet avförs från vidare jämförelser och utredning - även om det har fördelar från miljösynpunkt - eftersom det på flera väsentliga punkter inte tillgodoser verksamhetens mål.

Klimataktion Stockholm anser att Vägverket i praktiken helt ignorerar klimatmålen. Taktiken förefaller vara att först återge de av Sverige uppsatta klimatmålen och sedan med totalt bortseende från dem föreslå åtgärder som leder till ökning av utsläppen. Enda sättet att åstadkomma en trafikpolitik i Stockholm som leder till minskande utsläpp är att satsa de statliga medlen på en kraftig utbyggnad av spårburen trafik och annan kollektivtrafik i linje med tankegångarna i Kombinationsalternativet. Vi noterar också att Stockholms Läns Landsting nu börjat utreda en Tvärspårväg syd som skulle förbättra kollektivtrafiken på Södertörn och minska behovet av bilåkande. Statens medel bör användas till sådana projekt, även om de då hamnar utanför Vägverkets anslag.



Klimataktion Stockholm menar att det är olämpligt att sektormyndigheten Vägverket ges i uppdrag att utreda och föreslå lösningar på stora trafikproblem. Vi anser att det bör ske under ledning av en oberoende expertkommitté och i samarbete Banverket, SIKÅ, Vägverket och andra berörda myndigheter och institut.

### **Fråga 10, PM Utsläpp av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar under drifttid och byggtid**

#### **Effekten på samhällsplaneringen**

Vägverkets väljer i sitt svar på fråga 10 att förbigå de viktigaste effekterna av Förbifarten:

I samtliga prognoser är markanvändningen samma i nollalternativet och i Förbifart Stockholm. Detta är en svaghet i prognosen eftersom man därmed inte fångar upp Förbifart Stockholms strukturerande effekt på samhällsplaneringen (citat Vägverket 2009-01-16, PM fråga 10, sid 8).

Den farligaste effekt av Förbifarten ur klimatsynpunkt torde dock vara just dess starka påverkan på samhällsplaneringen. Det finns två skäl till detta.

Samhällets investeringsmedel för infrastruktur är begränsade. Det innebär att möjliga investeringar i kollektivtrafik kommer att bli mindre omfattande samtidigt som trängselproblemen i regionens kollektivtrafik är stora. Enligt de utredningar som pågår inom Stockholms Läns Landstings Regionplane- och trafikkontor (RTK) kommer det att leda till ett krisläge, om inte stora insatser görs i form av investeringar i kollektivtrafik. Bristande investeringar i kollektivtrafiken p g a Förbifart Stockholm leder till bristande framkomlighet, mindre bekvämlighet för de resande och till sämre ekonomi i regionen. Detta leder också till ökad andel biltrafik och således större utsläpp av växthusgas. Betydelsen av detta kan bli stor. Hur stor bör utredas av Vägverket innan Regeringen kan fatta beslut om Förbifart Stockholm är förenlig inte bara med Miljöbalkens bestämmelser utan även med av Riksdag och EU antagna utsläppsmål.

Det andra skälet är det viktigaste. Den utspridning av bebyggelse, bostäder, arbetsplatser och service som kommer att främjas av Förbifarten är mycket betydelsefull för utvecklingen av den framtida trafiken. Förbifarten kommer att skapa mycket starka incitament att bygga i biltillvända lägen som är mindre attraktiva för kollektivtrafik. Detta är ett önskat resultat enligt Vägverket och kommer att leda till ökad biltrafik på bekostnad av kollektivtrafik. Även gång- och cykeltrafiken får det givetvis svårare med den mer utspridda bebyggelsen. Orsaken till att detta är ett allvarigare problem är att det blir svårare att rätta till i efterhand, eftersom samhällets alla andra investeringar kommer att struktureras efter Förbifarten. Att senare skapa ett energieffektivt samhälle blir oerhört mycket dyrare då det inbegriper alla investeringar i bebyggelse i en stor del av regionen. Vägverkets kommenterar detta på följande vis:

Det är viktigt att Förbifart Stockholm inte motverkar möjligheterna att nå målen, det vill säga att de strukturer som skapas genom motorvägen ska vara förenliga med en hållbar utveckling (ibid. sid 10).

Till detta kan sägas att det är troligt att Förbifarten skapar ett glesare bebyggelsemönster än som annars skulle uppstå. Det är också så att den samhällsplanering som pågår i Sverige styrs av plan- och bygglagen, PBL, och att de enskilda kommunerna planlägger bebyggelse genom planmonopolet. Det är inte Vägverket eller RTK eller Regeringen. De enskilda kommunerna planerar idag och också i morgon, om inte PBL ändras, utifrån det som upplevs bäst för den egna kommunen och inte utifrån t ex regionplanen eller klimatmålet i stort. Förbifarten kommer för kommunerna att bli den nya



verklighet som utgör utgångspunkten för deras fysiska och ekonomiska planering, vilken således kommer att visa vägen till ett samhälle som i högre grad planeras med bilen som grund.

Vägverket hänvisar till att

Eftersom Förbifart Stockholm är en integrerad del i den regionala planen bidrar den till strukturer som sammantaget går i den riktning som är önskvärd. (ibid sid 10)

Det är dock väl känt att en utgångspunkt för RUFSS 2010 (förslag till Regional utvecklingsplan för Stockholms regionen) har varit Stockholmsöverenskommelsen och Förbifart Stockholm. Det framgår mycket tydligt av den miljökonsekvensbeskrivning som hör till RUFSS, att RUFSS inte uppfyller rimliga mål om utsläpp av klimatgaser och att det i hög grad är biltrafiken som orsakar detta.

Vägverket hänvisar även till RTK och dess analys som ”visar att man kan nå klimatmålen med Förbifart Stockholm, om dock endast med kraftiga ekonomiska styrmedel” (ibid, sid 10). Detta, menar vi, är ett exempel på hur slarvigt frågan om klimatmålen behandlas av Vägverket. Man hänvisar till ett inte genomfört förslag från RTK, trots att RTK har små möjligheter att ta fram förslag på och införa så kraftiga ekonomiska styrmedel som skulle krävas. Det handlar om att ta beslut som innebär kraftigt ökande kostnader i form av trängselskatter eller liknande för den enskilda bilisten. I vilka politiska instanser ska dessa, för många, obekväma politiska beslut tas? Stockholmsregionen saknar tyvärr den politiska beslutsstruktur som skulle möjliggöra detta. Den instans som har ansvaret för att höja trängselskatten och utvidga den till Essingeleden är Regeringen.

Då Vägverket väljer att besvara fråga 10 utan att ta upp de problem vi berört ovan måste frågan betraktas som i huvudsak obesvarad.

Regeringen har även ansvar för att beslut som är oerhört viktiga för framtida generationer ska tas med så stor insyn och möjlighet till demokratisk påverkan som möjligt. Vi anser inte att den så kallade Stockholmsöverenskommelsen utgör något bra exempel på demokratiskt inflytande, varken från Riksdagen eller från invånarna i Stockholms län. Förhandlingar och kohandel mellan en av staten utsedd förhandlare och kommunalråd från de 26 kommunerna i länet utan någon möjlighet till insyn, varken från politiska partier i opposition eller från medborgare och intresseorganisationer, är ett flagrant exempel på demokratiunderskott.

### **Nollalternativet**

Det svar Vägverket ändå ger på fråga 10:

De olika beräkningarna visar på relativt små skillnader i koldioxidutsläpp mellan nollalternativet och Förbifart Stockholm, se tabell 1. Att skillnaden i utsläpp är relativt liten, trots en ökning av trafikarbetet med runt fyra procent, beror på lägre emissioner per fordonssträcka när trafiken flyter bättre och det är mindre köbildning (ibid. sid 8).

Nollalternativet bortser från att utsläpp av klimatpåverkande gaser är något som bör och radikalt ska minska i samhället. Det nollalternativ som används är utifrån detta perspektiv helt orealistiskt. Det nollalternativ som används i modellen förutsätter att biltrafiken, och därmed utsläppen, ska fortsätta öka. I verklighetens nollalternativ bör man istället räkna med en kraftigt minskad biltrafik och ökad kollektivtrafik. Det är i ett sådant sammanhang med kraftigt minskande biltrafik som Förbifarten ska placeras in och motiveras.

Slutligen vill vi påpeka att det inte är troligt att utsläppen från enskilda bilar minskar i den omfattning som Vägverket hoppas. Skälet är att det är mycket osäkert om övergången till bilar som drivs med



alternativa bränslen kommer att gå så fort som kalkylerna verkar förutsätta. Även om de bilar som nu säljs ofta har lägre utsläpp än de gamla återstår att se hur verkningsgraden hos motorerna blir efter några år. Klimataktion Stockholm upprepar därför att det säkraste sättet att minska utsläppen från trafiken är att minska antalet bilresor i regionen och ersätta dessa med spårburen trafik.

Dessutom kan tilläggas att varje ny trafikled minskar den yta som används för träd och annan växtlighet som kan absorbera utsläpp av koldioxid.

### ***Klimataktions synpunkter sammanfattningsvis***

- Kombinationsalternativet eller motsvarande satsning på miljövänlig kollektivtrafik måste utredas på ett seriöst sätt i förhållande till motorvägssatsningen Förbifart Stockholm. Andra, i sakfrågan mer objektiva myndigheter än Vägverket ska ansvara för detta.
- Förbifart Stockholm får flera allvarliga strukturerande effekter på samhällsplaneringen, dels för att den inte ger utrymme för en samtidigt kraftig kollektivtrafiksatsning, dels för att den låser fast regionen i en utspridd bilvänlig struktur för lång tid framåt.
- Prognosen om de kraftiga ekonomiska styrmedel som krävs för att Förbifarten inte ska hindra att miljömålen uppnås vad gäller utsläppsminskningar är för osäker för att ligga till grund för ett så omfattande klimatpolitiskt beslut. Särskilt som det inte finns någon politisk överenskommelse om hur den ska kunna realiseras.
- Det så kallade nollalternativet bygger på felaktiga premisser, dvs fortsatt ökning av trafik och utsläpp, och är därför meningslöst att använda som jämförelse till effekterna av Förbifarten.
- Att satsa på nya motorleder är föråldrat, nuvarande och framtida lösningar måste bidra till kraftfulla sänkningar av växthusgaser i atmosfären och därmed till att förebygga kommande klimatkatastrofer. Bygg därför inte Förbifart Stockholm utan visa att regionen kan tänka positivt och satsa kraftfullt på kollektivtrafikutbyggnad!

Stockholm den 15 februari 2009

Klimataktion Stockholm

Jan Carlson  
070-528 14 59

Beatrice Sundberg  
073-562 50 32

**Klimataktion Stockholm**  
**c/o Lina Isacs**  
**Sjöbjörnsvägen 10**  
**117 67 Stockholm**

Viktiga källor:

- Naturvårdsverket 2008-05-26: Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet, Framställan till Näringsdepartementet
- SIKÄ 2007- 05-29: Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap Miljöbalken : Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen.