

## Bilaga 1

### **ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogens extra kommentar om Förbifart Stockholms påverkan på trängsel, energiåtgång och klimatgasutsläpp.**

#### **Trängsel i Stockholmregionen**

Köerna i Stockholmregionen beror framförallt på att allt för många väljer att ta bilen fram och tillbaka till arbetet i stället för att åka kollektivt, cykla eller gå. Orsakerna till detta kan vara dålig kollektivtrafik, brist på lämpliga infartsparkeringar, dåliga cykelbanor, dålig stadsplanering beträffande bostäder, dagis, arbetsplatser, skolor mm. Endast en bråkdel av de privatbilister som sitter i köerna i Stockholm och därigenom fördröjer yrkestrafik och varutransporter har yrkesmässiga skäl att göra det, dvs de flesta behöver inte bilen i arbetet. Alternativet är således att använda andra färdmedel än bilen. Bilen skapar trängselproblem och tar upp oproportionellt stor yta i större städer.

Erfarenheten från andra storstäder är att trängselproblematiken inte kan byggas bort med nya vägar/ringleder och att trängseln i stället förvärras. Sårbarheten ökar med ökat bilberoende. Var i Sverige, om inte i Stockholm, finns möjlighet att bygga ut, prioritera och välja kollektivtrafiken? Stockholmsöverenskommelsens prognoser som inkluderar Förbifart Stockholm talar om 7-8 gånger ökad trängselproblematik till 2030.

#### **Klimatmål**

Klimatmässigt kan Förbifart Stockholm inte motiveras/försvaras med teknikutveckling på fordonsområdet. Detta har bland annat flera KTH-rapporter visat. I Newsmill 16 september 2010 kommenterades detta; "Miljöforskare: Elbilar gör inte Förbifarten förenlig med klimatmålen, Jonas Åkerman", Forskningsledare, Miljöstrategisk analys, KTH  
Göran Finnveden, Professor, Miljöstrategisk analys, KTH, Mattias Höjer, Föreståndare, Centre for sustainable communications, KTH.

Vi hänvisar även till Trafikverkets eget planeringsunderlag från november 2010 "Trafikslagsövergripande beräkningsunderlag för Begränsad klimatpåverkan". Av denna framgår att personbilstrafiken i Sverige måste minska med 20% till 2030 om klimatmålen skall kunna nås, detta trots att Trafikverket räknar positivt beträffande teknikutveckling. Enligt vår mening måste större krav än detta ställas på Stockholm för att Sverige skall kunna klara detta mål. Det är därför anmärkningsvärt att planeringen av Förbifart Stockholm fortgår.

Redan i MKB till arbetsplan 2009, kapitel 10.11, Hälsa, sid 22 konstateras: "Förbifart Stockholm byggs främst för den regionala trafiken för att knyta ihop de norra och södra delarna för arbetspendling med bil." Man konstaterar även på samma sida "Byggandet av Förbifart Stockholm kommer att generera utsläpp av koldioxid. Tillsammans med drifttidens ökade utsläpp av koldioxid medför Förbifart Stockholm en ökning av växthusgaser som påskyndar en klimatförändring jämfört med nollalternativet."

I årets MKB står: "Förbifart Stockholm medför en ökad rörlighet och tillgänglighet till en stor bostads- och arbetsmarknad vilket kan främja en ekonomisk utveckling och välfärd. Samtidigt förstärks bilen som transportmedel i regionen och det har till följd att bilens negativa hälsoeffekter ökar dvs. luftföroreningar, trafikbuller, trafikolyckor, barriäreffekter och inaktivitet."

Redan byggnationen av Förbifart Stockholm medför således stora klimatgasutsläpp, driften stor energiåtgång genom ventilation mm. Det är dock biltrafiken på leden och på omgivande vägnät som leder till det största energislöseriet och de största klimatgasutsläppen jämfört med motsvarande persontransporter via kollektivtrafik.

### **Nya adekvata beräkningar/bedömningar krävs**

Trafikverket måste äntligen i arbetsplanen redovisa den totala ökningen i energi- och klimatgasutsläpp som Stockholmsöverenskommelsen med Förbifart Stockholm medför jämfört med ett scenario där de ekonomiska resurserna i stället används till kollektivtrafik, cykelbanor och andra åtgärder som kan minska privatbilismen i regionen så mycket att klimatmålen kan nås.

I MKB till arbetsplanen sägs att Nollalternativet "är inte ämnat som beskrivning av ett handlingsalternativ till Förbifart Stockholm."

Rimligen borde jämförelser göras mot ett adekvat handlingsalternativ. Vägverket valde tidigare på felaktiga grunder bort sitt eget Kombinationsalternativ med motiveringen "att konstruktionen med vägavgifter skulle motverka tillgänglighetsmålen." Irrelevant, inte minst då trängselavgifter nu införts.

SIKA, statens institut för kommunikationsanalys påtalade att det enligt Vägverkets egen utredning var "Kombinationsalternativet", med små väginvesteringar, trängselskatt och större kollektivtrafikinvesteringar, som bäst bidrar till transportpolitiska mål som tillgänglighet, regional utveckling, miljö, jämställdhet och trafiksäkerhet. SIKA konstaterade att "Kombinationsalternativet" leder till en ökad eller lika stor tillgänglighet till arbetsplatser både med bil och kollektivtrafik för betydligt fler kommuner i länet jämfört med Förbifart Stockholm och dessutom skulle ge mycket mindre klimat- och miljöpåverkan. Naturvårdsverket har efter Vägverkets negativa beslut förordat en utveckling av ett liknande alternativ.

Beräkningar/bedömningar måste göras utifrån dagens kunskap, inte utifrån förhoppningar om ny teknik som vi ännu inte vet är användbar i stor skala. Vi måste veta att den nya tekniken kan användas vid massproduktion, att råvaror som sällsynta jordartsmetaller räcker till, att själva produktionen inte medför ökad miljö- och klimatpåverkan. Exempelvis måste ökad energianvändning och ökade klimatgasutsläpp i samband med produktion av nya bilar såsom elbilar medräknas.

Det är orimligt att i beräkningarna anta att användning av biodrivmedel inte leder till några koldioxidutsläpp, dvs inte ta hänsyn till produktion, effekter av markanvändning mm. Sverige rapporterar till EU hur mycket biomassa, bland annat etanol, som används men de koldioxidutsläpp detta medför inkluderas märkligt nog inte i Sveriges totala utsläpp. Se exempelvis sid 87 i Riksrevisionsverkets rapport 2011:10: "Biodrivmedel för bättre klimat - Hur används skattebefrielsen?"

Givetvis gäller samma diskussion elanvändning. Ingen elproduktion är helt klimatneutral. Ökad elanvändning i Sverige leder dessutom till ökad användning av marginalel, "smutsig el", i Sverige och i Europa.

Det krävs också rimliga bedömningar av hur snabbt genomslag på marknaden av ny teknik som verkligen medför förbättringar kan ske.

Viktiga påpekanden beträffande energi och klimatberäkningar avseende Förbifart Stockholm gjordes juni 2009 i KTH- rapporten "Förbifart Stockholm, miljön och klimatet – en fallstudie inom vägplaneringen", Göran Finnveden och Jonas Åkerman. I denna tar man bland annat upp vissa utsläppsaspekter som inte medtagits och avhandlar betydelsen av att räkna med marginalel.

En vetenskapligt grundad kvalitets- och kvantitetsmässig genomgång av framtida tillgång på olika former av energi såsom olja, biobränslen, "ren" respektive "smutsig" el bör också vara en utgångspunkt för samhällets planering.

Påtaglig/sannolik risk föreligger för minskad tillgång/ökad prisnivå avseende olja (peak oil) och kraftigt ökad efterfrågan på el, i synnerhet "ren" sådan.

### **Klimatmål, samhällsekonomi och finansiering**

I kapitel 14 i MKB förs ett tämligen fruktlöst resonemang om hur klimatmålen skulle kunna nås även om Förbifart Stockholm byggs. Enligt vår mening visar detta resonemang bara än mer hur orimligt det vore att bygga denna stadsmotorväg. Det är exempelvis uppenbart att klimatmålen inte kan nås utan att den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm faller. Detsamma gäller finansieringen via trängselavgifter.

För att klara klimatmålen krävs en helt annan trafikutveckling än de som använts i hittills genomförda kalkyler för samhällsekonomi och finansiering. Dessa bygger på 60-80% trafikökning i regionen. I Trafikverkets eget planeringsunderlag från november 2010 "Trafikslagsövergripande beräkningsunderlag för Begränsad klimatpåverkan" framgår att personbilstrafiken i Sverige måste minska med 20% till 2030 om klimatmålen skall kunna nås. Rimligen måste ännu större krav ställas på Stockholmsregionen för att Sverige skall kunna klara detta.

Om Förbifart Stockholm byggs, trafiken ökar och klimatmålen äventyras drabbar detta även andra samhällssektorer och landsdelar ekonomiskt eftersom kraven på dessa då måste ökas. Denna aspekt måste medräknas i den samhällsekonomiska kalkylen.

Byggs inte Förbifart Stockholm kan i stället stora resurser satsas på regionens kollektivtrafik. Detta krävs, se även MKBs resonemang, för att öka kapaciteten inom kollektivtrafiken så att kollektivtrafikresandet kan öka i den omfattning som krävs för att klimatmålen skall kunna nås. Även en ökad satsning på cykling kan bidra starkt positivt.

Vad vi förstår har Trafikverket skyldighet att tillse att såväl de transportpolitiska som klimatmässiga målen kan nås. Dessutom krävs att det går att visa att Förbifart Stockholm är samhällsekonomiskt lönsam. Vi kan inte se hur detta skulle kunna vara möjligt. Trafikverket vill väl inte hävda att det är acceptabelt att använda olika trafikprognoser för beräkningar av uppfyllelse av klimatmål respektive för samhällsekonomiska kalkyler?

### **Några viktiga publikationer sedan föregående samråd**

När det gäller Förbifart Stockholm finns kunskapen, hos såväl oberoende forskare som hos svenska myndigheter och statliga verk, även inom Trafikverket, att nuvarande och även den mest gynnsamma framtida tekniska utveckling som kan tänkas inte kan motivera eller göra denna motorled försvarlig.

Ett av de tyngsta argumenten hittills från en myndighet att satsa på kollektivtrafik i stället för motorvägar kom i ett PM från Transportstyrelsen/Trafikverket 18 februari 2011: "Ökade utsläpp från vägtrafiken trots rekordartad energieffektivisering av nya bilar". Skälet till de ökade utsläppen är att vägtrafiken ökar.

Ovanstående PM från februari i år och Trafikverkets Publikation: 2010:095: "Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för Begränsad klimatpåverkan" visar det orimliga i att bygga Förbifart Stockholm och andra större motorleder som ingår i Stockholmsöverenskommelsen. Stockholmsöverenskommelsen prognosticerar med en 78%-ig ökning av vägtrafiken i regionen och en minskning av kollektivtrafikens andel av resandet till 2030!!

8:e mars 2011 presenterade civilutskottet, trafikutskottet och miljö- och jordbruksutskottet en riksdagsrapport om hållbara städer, 2010/11:RFR 3. Även i denna hävdar utredarna att den pågående utvecklingen och planeringsinriktningen inom trafiksektorn måste brytas.

### **Citat ur Trafikverkets planeringsunderlag**

Trafikverket kommenterar i arbetsplanen sitt planeringsunderlag Publikation: 2010:095: "Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för Begränsad klimatpåverkan" men drar inte adekvata slutsatser av denna. Vi citerar därför ur denna publikation:

I kapitel 3 i denna "görs en övergripande bedömning av potentialen för begränsning av transportsektorns energianvändning och klimatpåverkan." På sidan 24 i detta kapitel sägs: "Om transportsektorn ska bidra till klimatmålet krävs nya och mer kraftfulla åtgärder och styrmedel. Det kommer inte att räcka med effektivare fordon, fartyg och flygplan samt ökad andel förnybar energi och elektrifiering av vägtransporter. Det kommer även att krävas en förändrad inriktning när det gäller att utveckla samhälle och infrastruktur. Den egna bilen behöver få en minskad roll som transportmedel och tillgängligheten behöver i större grad lösas genom en effektiv kollektivtrafik samt förbättrade möjligheter att gå och cykla."

Kapitel 3.1 "Samhällsplanering och överflyttning" inleds på sidan 24 med texten: "Genom att satsa på en kombination av olika åtgärder och styrmedel kan tillväxten av bilresor minska med 40 procent till 2030, i stället för att fortsätta i nuvarande takt. Jämfört med 2004 innebär det 20 procents mindre personbilsresande. Det är samma nivå som personbilstrafiken i mitten av 1980-talet. Tillgängligheten bibehålls genom satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Eftersom fler får tillgång till dessa transportmedel är det till och med troligt att tillgängligheten ökar. Det är också ekonomiskt fördelaktigt i och med att priset på drivmedel förväntas öka i framtiden.

I de fall restider minskar som en följd av utbyggd eller förbättrad väginfrastruktur leder detta ofta till ökad trafik. Samtidigt behöver trafiken, särskilt personbilstrafiken, minska för att klimatmålen ska nås. Ur ett klimatperspektiv bör planeringen därför i första hand inriktas på att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik."

### **Slutkommentar**

Samhället måste planera för största möjliga besparing av alla energiformer. Energin måste användas till det som verkligen är nödvändigt, livsmedelsproduktion, varutransporter, kollektivtrafik, uppvärmning av bostäder. De energisnålaste formerna av persontransporter måste prioriteras, det vill säga kollektivtrafiken, cykel, gång. Inget enskilt projekt kan motverka en sådan samhällsplanering mer än Förbifart Stockholm.

En oberoende förutsättningslös bedömning genom sakkunniga/expertter inom transport, kommunikation, miljö- och klimat bör genomföras beträffande Förbifart Stockholm. De bör inte tidigare ha medverkat i Vägverkets/Trafikverkets utredningsarbete kring Förbifart Stockholm.

Om ett infrastrukturprojekt som Förbifart Stockholm försvårar/omöjliggör uppfyllandet av de , transport, miljö- och klimatomfattiga målen på kort och lång sikt, vilket är uppenbart i detta fall, bör givetvis projektet omvärderas och utgå ur planeringen. Detta bör ske oavsett hur långt planeringen har fortskridit.