

Till Regeringskansliet, Miljödepartementet

Remissyttrande avseende: Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050

från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

Detta yttrande insänds endast via e-post till: m.registrator@regeringskansliet.se
med kopia till: stina.gustafsson@regeringskansliet.se

Inledning

Vi i ARG har i detta yttrande helt koncentrerat oss på transportsektorn eftersom det är ett område som föreningen sedan dess tillblivelse 1990 engagerat sig starkt i. Förbifart Stockholm, tidigare Västerleden, är ett hot mot Grimstaskogen/Grimsta naturreservat. Vi reagerar också starkt på andra negativa miljöeffekter längs Förbifart Stockholms sträckning. Förbifart Stockholm skulle innebära mycket negativa effekter avseende klimatgasutsläpp.

I vårt yttrande benämner vi oftast remissen, för enkelhetens skull, "Färdplan 2050".

Sammanfattning

"Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050" innehåller värdefulla intentioner, förslag och visioner angående transportsektorn ledande till ett transportsnålt samhälle med kraftfull utveckling av kollektivtrafiken och minskat bilberoende. Hur denna vision skall bli verklighet måste snarast konkretiseras, bli "lag" eller skarpa "direktiv".

Det finns ingen tid att förlora, inte minst inom transportsektorn. Det skulle vara kontraproduktivt om en färdplan utformades med bara ett slutmål 2050. Mål bör sättas upp för varje år eftersom alla års klimatgasutsläpp tillsammans ger ökad klimatpåverkan.

Trafikverket skriver i sin delrapport transporter (ingående i "Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050"), med titeln: "Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit", september 2012, kapitel 5.1.3 "Infrastruktur för transportsnålt samhälle" sid 61:

"Det krävs en helt ny inriktning i planeringen av såväl samhälle som transportsystem där målbilden är ett samhälle där klimatmål och andra samhällsmål nås."

Infrastrukturplaneringen har hittills inte styrts av klimatmålen. Därför måste den nationella infrastrukturplanen och varje enskilt projekt i denna omvärderas utifrån intentioner och visioner i färdplanen. De projekt som inte uppfyller dessa måste stoppas.

Vi citerar även Naturvårdsverkets yttrande angående Trafikverkets "Avgränsningssamråd för miljöbedömning av nationell transportplan 2014-2025":

"Utifrån kunskapen om att vägtransporterna inte kan öka (särskilt inte i tätorterna) om klimatmålen ska kunna nås, finns det skäl att ompröva flera stora infrastrukturprojekt som finns med i den nuvarande nationella transportplanen, men som ännu inte har genomförts."

Inget icke påbörjat infrastrukturprojekt kan accepteras om det motverkar/försvårar och inte bidrar till att möjliggöra att klimatmålen nås! Förbifart Stockholm är ett sådant projekt! Nya vägar som ökar biltrafiken och minskar kollektivtrafikresandet påverkar utvecklingen negativt under decennier. Uppväxande och kommande generationer binds fast i en utveckling de inte önskar, tvärtom fruktar. Finansiellt förhindras investeringar i angelägen kollektivtrafik. Förbifart Stockholm är en stadsmotorväg som skulle omöjliggöra en utveckling enligt Färdplan 2050! Förbifart Stockholm kan leda till en fördubbling av transportsektorns klimatgasutsläpp i Stockholmsregionen 2030 jämfört med ett miljöalternativ med kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken och en transportsnål stadsbyggnad.

Färdplanens vision om ett transportsnålt samhälle måste bli lag.

ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen finner publikationen "Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050" mycket värdefull som grund för Sveriges nuvarande och framtida arbete med att minska klimatgasutsläppen från transportsektorn genom att skapa ett transportsnålt samhälle med kollektivtrafiken som grund, inte minst i storstäderna. Om "färdplanen" kan bidra till en samhällsplanering med detta som mål är mycket vunnet.

Vi befarar dock att "Färdplan 2050" blir ännu en hyllvärmare till intet förpliktigande. Förslagen beträffande ett transportsnålt samhälle och infrastrukturplanering måste bli bindande för samhällsplaneringen. Som exempel citerar vi från sid 11 i remissen:

"• Planlagstiftningen och dess tillämpning behöver förändras för att samhället ska bli transportsnålt. Områden som bör förstärkas är regional planering, utveckling av verktyg och gemensamma målbilder. Fyrstegsprincipens tillämpning bör bli bindande. Dessutom behöver ekonomiska planeringsstöd och sanktionsmöjligheter utredas.

• Trafikverket bör i sina direktiv inför regeringens och riksdagens infrastrukturbeslut få i uppdrag att samordna myndighetens planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan med infrastrukturplaneringen och belysa målkonflikter mellan ökad kapacitet på vägarna och att klimatmålet ska nås."

Om inte förslag som ovan citerade snarast blir "lag" kommer nationella och regionala aktörer fortsätta att hävda att "just i vårt fall kan inte hänsyn tas till klimateffekter". Vi anser att Naturvårdsverket är rätt aktör att formulera direktiven och att tillsammans med Riksrevisionsverket årligen följa upp att de efterlevs.

Infrastrukturplaneringen och färdplan 2050

Att inte ovanstående redan uppfylls av Trafikverket och andra aktörer är uppseendeväckande och skrämmande. Riksrevisionens rapporter under 2012 pekade på dessa missförhållanden. Trots detta har Trafikverket i slutet av 2012 utsänt ett enligt Naturvårdsverket mycket bristfälligt remissmaterial med titeln:

"Avgränsningssamråd för miljöbedömning av nationell transportplan 2014-2025."

Det bristfälliga materialet föranledde Naturvårdsverket att bland annat avge följande kommentar i sitt yttrande av 2013-01-10:

"Naturvårdsverket efterlyser ett "miljöalternativ", dvs. ett rimligt alternativ där miljö, klimat och hållbar utveckling sätts i fokus. Naturvårdsverket anser att det material som togs fram som underlag till Färdplan 2050 och Trafikverkets "Samlat planeringsunderlag Miljö" bör användas för att utveckla ett sådant

planalternativ. Det är viktigt att ett sådant "miljöalternativ" utgår från att stora delar av transportsystemets betydande miljöpåverkan är oberoende av om utvecklingen går mot en fossiloberoende fordonsflotta eller inte, exempelvis transportsystemets omfattande ytanspråk, dess påverkan på landskapets värden och på människors hälsa i form av bl.a. buller. Därför är det viktigt att planera för ett transportsnålt samhälle, en slutsats som lyfts fram i Färdplan 2050.

Utifrån kunskapen om att vägtransporterna inte kan öka (särskilt inte i tätorterna) om klimatmålen ska kunna nås, finns det skäl att ompröva flera stora infrastrukturprojekt som finns med i den nuvarande nationella transportplanen, men som ännu inte har genomförts. Kapacitetsutredningen (Trafikverket publikation 2012:101 "Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot 2050") visade dessutom att kapaciteten i transportsystemet kan öka till en betydligt lägre kostnad om man fokuserar på andra steg i fyrstegsprincipen än steg fyra (investeringar i nya infrastrukturprojekt)."

Naturvårdsverket nämner inte Förbifart Stockholm vid namn men för oss i ARG är det ändå uppenbart att detta är ett projekt som till punkt och pricka stämmer in på (och sannolikt är ett av de som avses) med texten: *"Utifrån kunskapen om att vägtransporterna inte kan öka (särskilt inte i tätorterna) om klimatmålen ska kunna nås, finns det skäl att ompröva flera stora infrastrukturprojekt som finns med i den nuvarande nationella transportplanen, men som ännu inte har genomförts."*

Det är uppenbart att gällande infrastrukturplanering fram till 2021/2025 inte uppfyller de förslag/krav/målsättningar som ställs upp i Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050 och inte heller håller för granskning utifrån Trafikverkets egna planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan. Detta gör att rådande infrastrukturplan och enskilda infrastrukturprojekt, inte minst Förbifart Stockholm, förutsättningslöst måste omprövas med utgångspunkt från målsättningar i dessa publikationer. Detta arbete bör genomföras/ledas av Naturvårdsverket som har rätt kompetens.

Inget icke påbörjat infrastrukturprojekt kan accepteras om det motverkar/försvårar och inte bidrar till att möjliggöra att klimatmålen nås! Förbifart Stockholm är ett sådant! Nya vägar som ökar biltrafiken och minskar kollektivtrafikresandet påverkar utvecklingen negativt under decennier. Uppväxande och kommande generationer binds fast i en utveckling de inte önskar, tvärtom fruktar. Finansiellt förhindras investeringar i angelägen kollektivtrafik.

Angående Trafikverkets "Avgränsningssamråd för miljöbedömning av nationell transportplan 2014-2025" skriver Naturvårdsverket också:

"Konsekvenser bör även relateras till nuläge och till miljökvalitetsmålen. Naturvårdsverket anser att det är mycket viktigt att planens konsekvenser inte enbart bedöms relativt nollalternativet, utan att konsekvenserna även relateras till nuläget och till de nationella miljökvalitetsmålen. Sådana jämförelser är särskilt viktiga då det, som i detta fall, finns en stor osäkerhet om vilken utveckling som kan förväntas ske i nollalternativet. Jämförelserna behövs också för att göra planens konsekvenser begripliga och för att tydliggöra i vilken utsträckning planen och dess alternativ bidrar till en hållbar utveckling och till möjligheten att nå miljökvalitetsmålen."

I fallet Förbifart Stockholm har Vägverket/Trafikverket ändå sedan utredningen om Nordsydliga förbindelser i Stockholmsregionen inleddes för drygt 10 år sedan utgått från ett nollalternativ som ur miljö- och klimatsynpunkt är fullständigt orimligt med en biltrafikökning i storleksordningen 60-80% till 2030-2035. Det är detta nollalternativ som planeringen och den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm bygger på.

Vi efterlyser i likhet med Naturvårdsverket ett "miljöalternativ" inom vilket klimatmålen kan uppnås. Trafikverket anger nu själva att biltrafiken i Sverige måste minska med 20%, i storstäder med 25%, för att Sveriges klimatmål skall kunna nås. Det är ett sådant alternativ, med en transportsnål stadsbyggnad och kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken, som valet av Förbifart Stockholm skall jämföras med. Ett sådant miljöalternativ skulle kunna halvera transportsektorns klimatgasutsläpp i Stockholmsregionen 2030-2035 jämfört med prognoserna med Förbifart Stockholm. Det är denna jämförelse riksdagen och andra beslutsfattare måste ta ställning till.

Trafikverket skriver själva i sin delrapport transporter (ingående i "Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050"), med titeln: "Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit", september 2012, kapitel 5.1.3 "Infrastruktur för transportsnålt samhälle" sid 61:

"Det krävs en helt ny inriktning i planeringen av såväl samhälle som transportsystem där målbilden är ett samhälle där klimatmål och andra samhällsmål nås. Enligt målbilden behövs såväl en överflyttning av lastbilstransporter till järnväg och sjöfart som en kraftig ökning av kollektivtrafiken för att biltrafiken ska kunna minska. Planeringen ska utgå från fyrstegsprincipen för att få så kostnadseffektiva lösningar som möjligt."

Överst på sidan 63 i Trafikverkets delrapport återfinns:

Tabell 20: Åtgärder för att åstadkomma infrastruktur för ett transportsnålt samhälle

När	Vad	Kommentar (Förslag ska läsas som Trafikverkets)
2013	Beslut om att lägga om inriktningen i planeringen av transportsystemet med utgångspunkt från målbild där klimatmålen nås	Förslag redovisas som ett vägval i redovisning av kapacitetsutredningen

Andra väsentliga textavsnitt i Färdplan 2050 och ARGs kommentarer till dessa

Färdplan 2050 sid 28:

"Visionen om inga nettoutsläpp bör inte gälla isolerat för år 2050. Det är de ackumulerade utsläppen av växthusgaser som ger upphov till klimatförändringarna. Det är lika viktigt att begränsa de årliga utsläppen för hela perioden till 2050 som år 2050. Sverige borde därför även formulera en ambition för hur landets åtaganden om utsläppsminskningar bör utvecklas på vägen från idag till 2050."

Vi instämmer i ovanstående. Det är av avgörande betydelse att varje års utsläpp blir så små som möjligt. Varje beslut som fattas idag har betydelse för de totala framtida utsläppen. Varje beslut om åtgärder, exempelvis infrastrukturprojekt, som fattas i Sverige har givetvis betydelse för de svenska utsläppen men också för utsläppen utanför Sverige. Använder Sverige mer energi ökar behovet av drivmedelsproduktion, såväl av fossila som bibränslen och el vilket ökar klimatgasutsläppen. Indirekt påverkas de internationella utsläppen genom kraften av goda eller dåliga exempel. Förbifart Stockholm är ett exempel på ett infrastrukturprojekt som på alla plan skulle komma att öka utsläppen alltifrån den dag den börjar byggas, än värre när den öppnas och därefter varje år under överskådlig tid, av allt att döma långt efter 2050.

Färdplan 2050 sid 32:

*"4.1.1 En styrningsutmaning som sträcker sig längre än en mandatperiod
Om underlaget till färdplan och långsiktigheten i politiken"
" Den långsiktiga klimatvisionen behöver bli synlig i klimatpolitiken. Samhällets olika aktörer behöver transparenta, och långsiktiga spelregler för att ges en chans att väga in behovet att minska utsläppen till mycket låga nivåer, exempelvis när de fattar beslut om investeringar i teknik eller infrastruktur med lång livslängd."*

Färdplan 2050 sid 33:

"För att det ska vara möjligt att minska utsläppen till mycket låga nivåer i transportsektorn och inom industrin krävs dock mycket omfattande teknikutveckling. Utvecklingen i transportsektorn bedöms även ställa krav på beteendeförändringar och förändringar av samhällsplaneringen."

Ju längre vi väntar med nödvändiga förändringar såsom att skapa ett transportsnålt samhälle, i första hand byggt på kollektivtrafik, inte minst i större städer, desto kostsammare blir det. Tidiga förändringar kan tvärtom bli mycket lönsamma ur många aspekter. Minskad svensk åtgång och kostnad för energi och drivmedel, såväl fossila, bibränslen och el är givetvis gynnsamt och minskar sårbarheten i transportsystemet och i samhället i övrigt. Ett minskat bilberoende och ett transportsnålt samhälle har också en rad andra gynnsamma effekter, bland annat på livskvalitet och hälsa. Genom att minska bilberoendet i städerna, inte minst i Stockholmsregionen, kan attraktions- och konkurrenskraften för dessa stärkas.

Färdplan 2050 sid 23:

"Även om tekniska lösningar har stor betydelse är utvecklingen mot ett transportsnålt samhälle en viktig del i en klimatstrategi. Förutom att bidra till minskade växthusgasutsläpp gynnas en mängd andra samhällsmål, till exempel frisk luft, minskad övergödning, minskad försurning, minskad trängsel, minskat buller, god bebyggd miljö, ökad trafiksäkerhet, bättre kulturmiljö.

Dessutom minskar behovet av nya vägar. I ett transportsnålt samhälle är bebyggelsen samordnad och funktionsblandad, avstånden till effektiv kollektivtrafik är korta och det finns färre parkeringsplatser. Tillgängligheten kan behållas eller till och med öka, då även människor som inte är bilburna får ökad tillgång till service. Utanför städerna kommer behovet av egen bil fortfarande att finnas kvar."

Det tycks fortfarande råda en övertro, inte minst bland politiker, om att teknisk utveckling snart kommer att lösa problemet med transportsektorns klimatpåverkan. Det är därför viktigt att påminna om att sakkunniga såväl inom som utanför Trafikverket konstaterar att så inte är fallet. Trafikverket anger att biltrafiken dessutom måste minska till 2030, med 25% i storstäder, för att klimatmålen skall kunna nås.

Föregående citerade text framhåller också att ett minskat bilberoende får en rad positiva effekter förutom de rent klimatmässiga. I detta sammanhang vill vi som ett exempel referera till Trivectors utredning "Ökad folkhälsa genom kollektivtrafikens fördubblingsprojekt." Forskningsprojektet har finansierats av Trafikverket och avslutades 2012. Undersökningen presenterades på Transportforum i Linköping 9-10 januari 2013. Session 42, Kollektivtrafik – bättre för vår hälsa?

Vi citerar från Trivectors hemsida:

*"Trivector Traffic har undersökt på vilket sätt och i vilken omfattning som kollektivtrafik bidrar till ökad folkhälsa. I projektet har man jämfört hur olika färdssätt påverkar hälsan.
- Vi har studerat risken för att skadas eller dödas i en trafikolycka, exponeringen för hälsovådliga luftföroreningar, exponeringen för trafikbuller samt fysisk aktivitet i form av gång och cykling i samband med kollektivtrafikresor, berättar Anna Clark, projektledare på Trivector Traffic. Underlaget för undersökningen har varit den nationella resvaneundersökningen RES 2005-2006. I projektet har man också studerat hur folkhälsan skulle påverkas om resandet med kollektivtrafik skulle fördubblas mellan år 2006 och 2020 såsom kollektivtrafikbranschen satt upp som mål. Om fördubblingsmålet nås och alla nya resor med kollektivtrafik ersätter bilresor, skulle detta innebära en samhällsekonomisk folkhälsovinst på 17 miljarder per år."*

Färdplan 2050 sid 17 - En bild av Sverige utan nettoutsläpp år 2050, Transporter:

År 2050 är samhället planerat så att efterfrågan av transporter är mindre. Sedan mitten av 2010-talet har samhället byggts på ett transportsnålt sätt. Städernas nya bostadsområden knyts samman med arbetsplatser genom kollektivtrafik, som blivit alltmer eldriven. Personbilstrafiken har minskat samtidigt som tillgängligheten ökat bland annat genom att kollektivtrafiken byggts ut. Behovet av egen bil är därför inte lika stort som på 2010-talet."

Vi i ARG hoppas att tankarna i Färdplan 2050 kommer att efterlevas och att visionerna kan förverkligas. Det förutsätter att kommande beslut om exvis infrastruktursatsningar stödjer en sådan utveckling. Det förutsätter också att redan fattade beslut om infrastruktursatsningar som motverkar intentionerna i Färdplan 2050 rivs upp, såsom Förbifart Stockholm. Den nationella infrastrukturplanen måste gå igenom projekt för projekt med Färdplan 2050 och Trafikverkets egna planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan som riktmärken!

Förbifart Stockholm, ett viktigt exempel på felaktig samhälls- och infrastrukturplanering.

ARG har under mer än 20 år följt utredningar avseende Västerleden, nu benämnd Förbifart Stockholm. Vi vill avslutningsvis belysa Förbifart Stockholms negativa effekter avseende klimatpåverkan utifrån perspektivet Färdplan 2050.

Vi har redan tidigare i detta yttrande kommenterat projektet utifrån Trafikverkets missvisande nollalternativ, se sid 4. Jämförelsen med detta nollalternativ leder till att Förbifart Stockholms negativa inverkan på transportsektorn och dess klimatgasutsläpp kraftigt underskattas. Vi har i yttranden angående detaljplaner avgett följande kommentar:

”Förbifart Stockholm försvaras ibland med att den skulle förbättra situationen på och längs Essingeleden. Vi anser att detta är en felaktig bedömning. Trafikverkets prognoser visar att situationen på Essingeleden inte förbättras jämfört med idag av att Förbifart Stockholm byggs utan bara om trängselavgifter införs på Essingeleden. Oberoende forskning har visat att situationen på Essingeleden skulle kunna förbättras redan idag om trängselskatt infördes på denna led.”

* * * * *

ARG har i tidigare skrivelser, bland annat som bilaga till arbetsplan 2011, Förbifart Stockholm, insänt nedanstående text. Den är enligt vår mening fortsatt relevant, inte minst ur perspektivet ”Färdplan 2050”. Vi bifogar denna eftersom den visar hur Förbifart Stockholm på punkt efter punkt skulle motverka intentioner och visioner i ”Färdplan 2050”!

Bilaga till ARGs yttrande över arbetsplan 2011:

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

Trängsel i Stockholmsregionen

Köerna i Stockholmsregionen 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 oproportionerligt 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 – (2009 till 2011)

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 kommentarer 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."

* * * * *

ARGs slutkommentar till "Färdplan 2050" blir densamma som i bilagan till yttrandet över arbetsplan för E4/Förbifart Stockholm från 2011.

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.

Med vänliga hälsningar

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
mailadress: grimstaskogen@yahoo.se