

Motion till riksdagen 2010/11:T378

av **Stina Bergström m.fl. (MP)**

Kollektivtrafik i stället för Förbifart Stockholm

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsätta en utredning med uppgift att se vilka prioriterade kollektivtrafikinvesteringar i Stockholmsregionen som skulle kunna genomföras för den summa som Förbifart Stockholm beräknas kosta, dvs. ca 28 miljarder kronor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör göras nya kostnadsberäkningar av Förbifart Stockholm, där bl.a. merkostnader för att nå miljö kvalitetsnormerna i tunneln inkluderas.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör uppdatera beräkningarna från 2005 av ökade klimatgasutsläpp till följd av Förbifart Stockholm.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att planerna på Förbifart Stockholm bör avbrytas som en följd av målsättningen att finna långsiktigt hållbara trafiklösningar i Stockholmsregionen.

Motivering

Regeringens satsning på den sexfiliga motorvägen Förbifart Stockholm innebär att intäkterna från trängselskatten binds upp för trettio år framöver för investeringar i vägar. Detta bryter mot den folkomröstning som gjordes inför trängselskattens införande där en grundläggande förutsättning var att lägga pengarna på både kollektivtrafik och vägar. Vi anser därför att stockholmarna har rätt att veta vilka satsningar som skulle kunna genomföras på kollektivtrafikområdet för samma summa som Förbifart Stockholm.

Fel! Okänt namn på

Finansiering av viktiga kollektivtrafiksatsningar saknas

I dagsläget saknas pengar till många viktiga kollektivtrafikinvesteringar i Stockholm. Det gäller till exempel komplett fyrspår mellan Tomtebodavägen och Kalhäll, Spårväg Syd, fortsatt utbyggnad av Nynäsbanan, ytterligare spår- och vägutbyggnader m.m. Dessutom saknas underlag för hur en nordsydlig förbindelse i Stockholmregionen skulle kunna skapas genom en spårlösning, istället för Förbifart Stockholm. Det så kallade kombinationsalternativ som Vägverket utformade fick Banverket inte ens möjlighet att tycka till om, trots att det handlade om en spårlösning där Banverket hade den största kompetensen. En bättre lösning skulle kunna utformas ifall rätt kompetens är inkopplad redan från början. Den möjligheten är särskilt stor nu när Trafikverket bildats, med en samlad kompetens både på väg- och spårtrafik.

Trafiklösning som klarar klimatmålen är inte utredd

Naturvårdsverket har avrått regeringen från att bygga Förbifart Stockholm med hänvisning till att den har en oacceptabel klimatpåverkan¹. Enligt vägutredningen och miljökonsekvensutredningen från 2005 ökar utsläppen med 440 kilo i *Nollalternativet*. En sådan ökning är inte acceptabel från klimatmålssynpunkt. I vägutbyggnadsalternativen ökar utsläppen med ytterligare 130 respektive 140 kilo. I *Kombinationsalternativet* är utsläppen lägre än i *Nollalternativet* men ökar trots det med 280 kilo jämfört med dagens situation. Dessa beräkningar bör uppdateras med hänsyn till eventuella förändringar i prognoserna för fordonsparkens sammansättning och inkludera aspekter kring ökad utglesning av stadsstruktur och energiåtgång för transporterna. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Vi anser, liksom Naturvårdsverket, att infrastrukturinvesteringar i Sverige måste utgå från målet att minska de totala utsläppen och att projekt som ökar klimatgasutsläppen i denna omfattning inte kan accepteras. Naturvårdsverket skickade den 26 maj 2008 en framställan² till Näringsdepartementet med förslag om att regeringen bör ge Trafikverket (dåvarande Vägverket och Banverket), Trafikanalys (dåvarande Sika) och Länsstyrelsen i Stockholms län i uppdrag att i samråd ta fram alternativ till nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet som kan bidra till att klara såväl miljö kvalitetsmålen som de transportpolitiska delmålen. Det bör ske i samarbete med Stockholms läns landsting och eventuella andra berörda aktörer. Vidare påpekar Naturvårdsverket följande:

¹ Yttrande över Vägverkets vägutredning Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet, 2007-06-19, dnr 541-1701-07 Rv.

² Dnr 541-1701-07 Rv.

Fel! Okänt namn på

Naturvårdsverket anser att det vid investeringar i stora infrastrukturprojekt, som under många decennier framöver bl.a. kommer att påverka transportarbetet, markexploatering, och energianvändningen, är viktigt att beakta hur investeringen påverkar möjligheterna att nå miljökvalitetsmålen. Naturvårdsverket anser att arbetet med att finna en trafiklösning som uppfyller såväl transportefterfrågan som miljökraven så att en långsiktig hållbar utveckling i regionen möjliggörs inte kan begränsas till att utreda olika vägalternativ.

En trafiklösning för Stockholm som klarar klimatmålen och de andra miljökvalitetsmålen har ännu inte tagits fram. Därför vore det mycket rimligt att man innan byggstart för Förbifart Stockholm gör ett omtag i frågan, för att hitta en mer effektiv lösning, inte minst ur klimatsynpunkt och för att minska trängseln i såväl kollektivtrafiken som i vägsystemet. Därför bör regeringen utreda vilka prioriterade kollektivtrafikinvesteringar i Stockholmregionen som skulle kunna genomföras för den summa som Förbifart Stockholm beräknas kosta, dvs. ca 28 miljarder kronor. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. I samband med detta bör det göras nya kostnadsberäkningar av Förbifart Stockholm, där bland annat merkostnader för att nå miljökvalitetsnormerna i tunneln inkluderas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening. Som en följd av målsättningen att finna långsiktigt hållbara trafiklösningar i Stockholmregionen bör planerna på Förbifart Stockholm avbrytas. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Stockholm den 22 oktober 2010

Stina Bergström (MP)

Åsa Romson (MP)

Lise Nordin (MP)

Annika Lillemets (MP)