

## Motion till riksdagen 2007/08:T467

av **Karin Svensson Smith m.fl. (mp)**

# Förbifart Stockholm

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Förbifart Stockholm.

## Motivering

Vägverket har föreslagit att det ska byggas en så kallad nordsydlig vägförbindelse väster om Stockholm. Vägbygget går under namnet Förbifart Stockholm, och Vägverket kommer under hösten att lämna in en ansökan om tillåtelse till regeringen. Vägen beräknas i dagsläget kosta cirka 25 miljarder kronor.

Planerna har kritiserats från många håll, både lokalt och nationellt, inte minst från myndigheter såsom Naturvårdsverket och Statens institut för kommunikationsanalys (Sika). Kritiken påtalar problem av olika slag, men den kanske allvarligaste synpunkten är att den föreslagna leden skulle innebära en utglesning av staden och etablering av nya bostadsområden som är svåra att försörja med kollektivtrafik. Detta skulle inte bara leda till en förändrad samhällsstruktur utan även till ökad klimatpåverkan.

Regeringen har nyligen lovat att under mandatperioden investera 340 miljoner kronor i ett program för hållbara städer. Inriktningen på detta stöd skall bland annat vara att öka kollektivtrafiken och minska trafikens klimatpåverkan. Investeringen är välkommen och behövs, men det belopp som utlovats bör ställas mot de 25 miljarder som Vägverket vill satsa på en ny motorled som verkar i motsatt riktning.

Beslutsunderlaget från Vägverket har stora brister vad gäller information i grundläggande frågor, vilket också påpekats av Sika. Mest anmärkningsvärt är att det är svårt att urskilja vad syftet är: Vilket eller vilka motiv ligger bakom Vägverkets vilja att bygga en ny motorled för 25 miljarder? Sika kon-

## Fel! Okänt namn på

staterar lakoniskt att utgångspunkten helt enkelt verkar ha varit att bygga en motorled. Detta har varit målet för hela planeringsprocessen.

I Vägverkets vägutredning är osäkerheten också stor beträffande motorledens eventuella nytta. Vem är det som skulle använda denna väg? Ofta har förespråkare hävdad att den behövs för att leda trafik runt Stockholm, men faktum är att den skulle ligga så långt från Stockholm att mycket få skulle ta den omväg leden skulle innebära. Å andra sidan finns det heller inget behov av en kringfartsled för tung trafik som inte har Stockholm som start- eller målpunkt.

Trafikprognosen för den nationella genomfartstrafiken som år 2020 passerar Stockholms län och korsar Saltsjö–Mälar-snittet åt ena eller andra hållet innan första anhalt visar att antalet fordon per årsmedeldygn är 163 personbilar, 6 personbilar i yrkestrafik, 22 lätta lastbilar och 20 tunga lastbilar – totalt 211 fordon. Även om förbifarten skulle attrahera 10–20 gånger fler genomfartsfordon, motsvarar detta likväl en obetydlig andel av trafikarbetet över Saltsjö–Mälar-snittet, i storleksordningen 400 000 fordonspassager per vardagsmedeldygn.

För att tillförsäkra att infrastruktur för transporter endast byggs då det är samhällsekonomiskt motiverat, på det sätt som är samhällsekonomiskt mest lönsamt och som leder mot de transportpolitiska målen har regeringen i planeringsdirektiv till trafikverken utarbetat den så kallade fyrstegsprincipen. Den är ett förhållningssätt till planering och innebär att ställningstagandet till olika infrastrukturåtgärder ska föregås av en stegvis analys.

I fyrstegsprincipens första steg prövas åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt. Exempel kan vara planering, styrning, reglering, prissättning och information med bäring på såväl transportsystemet som samhället i övrigt. I ett andra steg studeras åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga trafikanläggningar och fordon. Det kan gälla insatser inom styrning, reglering, prissättning och information riktade till transportsystemets olika delar för att det befintliga trafikinätet ska kunna användas effektivare. I steg 3 undersöks möjligheterna att genomföra begränsade ombyggnader medan behovet av nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder övervägs i steg 4. I dessa steg innefattas förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintligt sträckning till exempel säkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder respektive mera omfattande om- och nybyggnadsåtgärder i t.ex. ny sträckning.

Vi anser att denna princip är ett rimligt förhållningssätt till planeringsprocesser och att den bör följas, i synnerhet när det handlar om så stora ekonomiska och miljömässiga konsekvenser.

I vägutredningen för Förbifart Stockholm har Vägverket i alla fall struntat i sin egen princip. Någon analys som uppfyller de tre första stegen har inte genomförts, istället hoppar man direkt till det fjärde steget. Man har bestämt sig för att målet är att bygga en väg, och med detta som utgångspunkt har man inte ansett att det finns något skäl att göra någon djupare analys av de föregående stegen.

Man avfärdar till exempel möjligheten att stimulera överföring av resor till kollektivtrafik, med hänvisning till att detta ger en sämre tillgänglighet och

## Fel! Okänt namn på

motverkar projekt målet som innebär ökad tillgänglighet med biltrafik. Vägverket tar också i vägutredningen ställning mot trängselavgifter, ett styrmedel som enligt fyrstegsprincipens första steg skulle kunna påverka efterfrågan av resor och transporter. Vägutredningens kalkyler bygger därför på att trängselavgifter inte förekommer, vilket rimligen måste innebära att kalkylerna inte är rättvisande eller åtminstone överspelade av den förändrade verkligheten och därmed ogiltiga.

I ett resonemang kring fyrstegsprincipen i vägutredningen anför Vägverket att för att kunna bygga billigt är lösningen att verka för en utglesning av bostäder och service till områden med lägre markvärden. Utglesningen är en av de faktorer som bidrar till ökad efterfrågan på biltrafik och mindre resandandelar med kollektivtrafik, och Sika konstaterar att Förbifart Stockholm just bidrar till en ökad utglesning till områden som är svåra att kollektivtrafikförsörja.

Vägverket har förkastat en lösning med kollektivtrafik som ger 300 000 ton mindre koldioxidutsläpp än vägarna. För att spegla vad 300 000 ton per år motsvarar kan sägas att under trängselskattförsöket minskade utsläppen med cirka 30 000 ton. Det skulle alltså krävas en trafikminskningseffekt i länet motsvarande tio gånger vad som skedde i Stockholmsförsöket för att ens kompensera den ökning förbifarten ger jämfört med om man satsar på en spårtrafiklösning istället.

Vägverket har emellertid avfärdat att i sin utredning närmare titta på kollektivtrafiklösningar, exempelvis saknas genomarbetade kalkyler för detta, med motivet att trängselskatt som då skulle behövas är negativt för regionens utveckling. I ljuset av att det kommer att finnas trängselskatt i regionen är det ett problem att denna nya tvärförbindelse som påverkar resvanor lång tid framöver inte underkastas en transportslagsövergripande prövning där man beaktar möjligheterna att förbättra tvärförbindelserna så effektivt som möjligt. Länsstyrelsen har mycket riktigt påpekat detta, och Sika konstaterar att det är de transportpolitiska målen och ett transportslagsövergripande perspektiv som ska ligga till grund för denna typ av strukturerande åtgärd där man i tätbebyggd region skapar nya tvärförbindelser och därmed nya reserelationer.

Vi är övertygade om att huvuddelen av människorna i Sverige är oroade över den klimatpåverkan vi människor åstadkommer, och alltfler inser att den ökade biltrafiken är ett av de främsta skälen till detta. Satsningar på stora projekt som medför försämrade kollektivtrafikförsörjning förefaller då vara obetänkt eftersom de leder till ökad bilism och ökade utsläpp av klimatstörande gaser såsom koldioxid.

Detta synes särskilt obetänkt när man begrundar att transportsektorn är den enda sektor där utsläppen ökar och att de behöver minska kraftigt för att transportsektorn ska nå det klimatmål som antagits av riksdagen.

En annan viktig aspekt är naturligtvis den ekonomiska. Bygget antas idag komma att kosta minst 25 miljarder kronor, men den samhällsekonomiska analysen är full av tveksamheter. Många av de samhällsekonomiska vinsterna av en sådan här investering är svåra att kvantifiera, skriver Vägverket i vägutredningen. Det bör konstateras att detsamma gäller de samhällsekonomiska

## Fel! Okänt namn på

förlusterna. Dessa ägnas dock inget utrymme i den samhällsekonomiska kalkyl som bifogats beredningsremissen.

En fristående analys som gjorts av forskare vid KTH och Handelshögskolan i Göteborg påpekar att den samhällsekonomiska kalkylen inte innehåller alla relevanta effekter. Väsentliga missade faktorer som rapportförfattarna har identifierat är att kalkylen inte räknar med trängselavgifter i grundscenariot som slutsatsen baseras på, bortser från indirekt energianvändning och utsläpp i samband med byggande och drift av vägarna och inte har kvantifierat den samhällsekonomiska kostnaden för intrång i natur- och kulturmiljöer.

Den samhällsekonomiska kostnaden för intrång i natur- och kulturmiljöer torde för Förbifart Stockholm vara betydande med tanke på digniteten i de riksintressen och andra skyddsvärda natur och kulturmiljöer som intrång skulle ske i.

En viktig faktor att ta hänsyn till är naturligtvis även kostnaden för ökade utsläpp av växthusgaser. I den samhällsekonomiska kalkylen antas ett kilo koldioxid kosta 1:50 kr. Detta är i enlighet med de värden som satts upp av myndigheter för snart tio år sedan. Det är ingen överdrift att säga att vi idag vet mer om både klimatförändring och dess konsekvenser. Det finns snart sagt ingen politisk fråga som står högre på dagordningen och heller inget politiskt parti som inte säger att klimatfrågan är en ödesfråga för mänskligheten.

Ändå fortsätter samhället att i samhällsekonomiska kalkyler värdera klimatpåverkan på samma sätt som för tio år sedan utan att ta hänsyn till den ökade kunskap som finns om effekter av klimatpåverkan eller att ens ta hänsyn till inflation. Som jämförelse kan nämnas att förkortad restid med bil i tjänsten under samma period har räknats upp med över 25 procent, från 190 till 238 kronor per timme.

Mycket av retoriken kring motorleden handlar om ett ökat så kallat behov av bilresor. Vi tillhör dem som inte anser att just bilresor i tätbebyggda regioner är ett mänskligt behov, snarare en vana, eller på sin höjd ett önskemål, som uppstår hos vissa människor när samhället organiseras på ett visst sätt. Det är samhället som skapar vanan eller önskemålet. Den finns inte naturligt latent hos människor.

I vägutredningen räknar Vägverket med ett kraftigt ökat bilresande. Detta är – åtminstone delvis – självuppfyllande eftersom man vill bygga motorleden i lägen med låga markpriser som är svåra att försörja med kollektivtrafik. Man kan fråga sig vilket som är ägget eller hönan. Finns det ett uppdämt önskemål av denna led eller kommer bygget att skapa ett sådant önskemål hos människor?

Såväl svensk som internationell trafikforskning visar med all önskvärd tydlighet att nya motorleder skapar mer trafik. Så är fallet även med förbifarten. Vägutredningen visar till exempel att trafiken på Essingeleden kommer att vara lika stor när förbifarten har öppnats som den är idag.

Men inte nog med att man räknar med fler bilresor, man anser dessutom att det är positivt. I den samhällsekonomiska kalkylen ingår nämligen en samhällsekonomisk kostnad om motorleden inte byggs. Det kallas undertryckt resebehov. Man sätter alltså ett negativt ekonomiskt värde på att människor inte kan köra mer bil och ett positivt värde om människor får möjlighet köra

mer. I ljuset av att i stort sett alla bilar, även när motorleden står klar, kommer att drivas av fossila bränslen som påverkar klimatet framstår detta som direkt okunnigt och provocerande.

En annan märklighet i den samhällsekonomiska kalkylen är att uppskattningen av den framtida trafikmängden beräknas utifrån dagens oljepris. Med tanke på diskussionen om klimatförändring, oljeberoende och en kommande brist på fossila bränslen ter sig detta beräkningssätt förlegat. Det finns få aktörer, vid sidan av Göran Hägglund och en och annan notorisk bensinkramare, som tror att bränslepriserna – oavsett om det gäller fossila eller biobaserade bränslen – i framtiden kommer att vara desamma som idag. T.ex. har regeringen i sin budgetproposition hösten 2007 visat på en annorlunda hållning i denna fråga. Detta bör ha en betydande påverkan på beräkningarna av trafiken.

Ett annat av de hål som finns i de samhällsekonomiska beräkningarna är att kalkylen över tidsvinsten förefaller bygga på antagandet att trafiken ska färdas i en hastighet av i genomsnitt 97 kilometer per timme. Då är det viktigt att ha klart för sig att Vägverket har ansett att hastighetsbegränsningen på denna motorled skall vara 90 km/tim. Kalkylen utgår alltså från tidsvinster som sker till följd av en beräknad fortkörning.

Ännu mer härresande blir detta förhållande när man beaktar att hastighetsbegränsningen på andra motorleder av liknande karaktär, till exempel Södra länken, brukar vara 70 km/tim och att trafiken ofta har en hastighet som är så låg som 40 km/tim. Om trafiken då i genomsnitt skall hålla 97 km/tim måste det innebära att stora delar av trafiken överskrider hastighetsbegränsningen med bred marginal. Det måste anses anmärkningsvärt om den samhällsekonomiska kalkylen baseras på en stor mängd vansinneskörningar.

Sammanfattningsvis kan konstateras att underlaget som kommer att ligga till grund för beslutet att bygga Förbifart Stockholm, oberoende varifrån finansieringen kommer, är minst sagt bristfälligt. Det enda konsekventa beslutet blir att lägga ned hela planeringen och satsningen på Förbifart Stockholm. Genom att öronmärka intäkterna från trängselskatter i Stockholm till väginvesteringar i regionen, samt amortera 7 miljarder kronor på lån inom vägsektorn, skapar regeringen utrymme för att anslå över 2 miljarder kronor till vägar.

Regeringen har vid flera tillfällen nämnt att ett av de vägobjekt som prioriteras är en nordsydlig motorled väster om Stockholm, den så kallade Förbifart Stockholm. Motorleden är en del av en föråldrad regionplan som lades fram första gången för flera decennier sedan, då konsekvenserna av ökad vägtrafik inte var helt kända, och som leder till kraftigt höjda utsläpp från trafiken. Enligt Vägverkets vägutredning kommer vägtrafiken med denna politik att öka med 40 procent och leda till motsvarande ökning av utsläpp av klimat-, miljö- och hälsofarliga ämnen.

Vägutredningen innehåller dessutom en rad andra tveksamheter och oklarheter som har påpekats från många andra aktörer, inte minst Statens institut för kommunikationsanalys (Sika) och Naturvårdsverket. Sammanfattningsvis kan sägas att båda myndigheterna är negativa till Förbifart Stockholm och förespråkar andra alternativ, i synnerhet en utbyggnad av kollektivtrafiken.

## Fel! Okänt namn på

Det ålderdomliga förslaget har sedan sin tillkomst omhulrats av vägkramare, byggbranschen och framkomlighetsivrare, främst i de borgerliga leden. Därför är det följdriktigt att förslaget åter lanseras av en borgerlig regering.

Miljöpartiet anser att den politik som legat till grund för förslaget om en förbifart är föråldrad, i det närmaste att betrakta som ett fossil från en svunnen tid. Den är uppenbart ohållbar, och det är förvånande att något politiskt parti, med dagens kunskap om klimatförändring, kan acceptera – eller till och med förespråka – en sådan utveckling inom transportsektorn. Idag krävs ett modernare sätt att närma sig samhällsplanering, transporter och mobilitet. Förbifart Stockholm och andra liknande motorledsbyggen bör förpassas till historien där de hör hemma.

För Miljöpartiet är det självklart att det beräknade överskottet från trängselskatten i Stockholm istället skall användas till investeringar och underhåll i regionens kollektivtrafik. Det är också självklart att regeringen i denna fråga skall följa resultatet av den folkomröstning som hölls i Stockholm och anslå överskottet till kollektivtrafik i regionen. Därför måste den formella kontrollen över systemet och intäkterna föras ned till regional nivå. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Därför föreslår vi att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att lägga ned satsningen på Förbifart Stockholm i enlighet med vad som anförs i motionen.

Stockholm den 3 oktober 2007

*Karin Svensson Smith (mp)*

*Mats Pertoft (mp)*

*Mikaela Valtersson (mp)*

*Mehmet Kaplan (mp)*

*Tina Ehn (mp)*

*Per Bolund (mp)*

*Esabelle Reshdouni (mp)*

*Christopher Ödmann (mp)*