

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2015-02-06
Besvaras senast
2015-02-20

Till statsrådet Anna Johansson (S)

2014/15:261 Förbifart Stockholms planläggning av tunnlar

Naturvårdsverket har konstaterat att Förbifart Stockholm strider mot Sveriges klimatmål. Enligt Trafikverkets egen prognos för Förbifart Stockholm förväntas denna utbyggnad bidra till en trafikökning i regionen med 69 procent och med 33 procent i innerstaden till 2035. För att nå klimatmålen krävs att biltrafiken i Sverige minskar med 20 procent till 2030, i storstäderna med 25 procent. Trafikverkets egen miljöexpertis påtalar att teknikutveckling inte räcker för att klimatmålen ska kunna nås. Förbifart Stockholm är inte heller enligt trafikforskare ett sätt att minska dagens köer och trängsel. Stockholmsöverenskommelsens prognoser för 2030 visar däremot att regionens trängselproblem kommer att öka. Finansieringsplanen via trängselskatt förutsätter också att trafiken till och från innerstaden ökar år från år. Förbifart Stockholm är ett vägbygge som kommer att bidra till ökad biltrafik totalt sett och inte gynna överflyttningen från bil till kollektivtrafik.

Ett ytterligare problem med Förbifart Stockholm är att man planerar för att bygga den på ett sätt som drabbar olika boendegrupper mycket olika. Planerna för Förbifart Stockholm utgår från att den ska gå i tunnel den största delen av sträckan, men den kommer gå ovan jord vid Akalla och Hjulsta, i närheten av Tensta där det bor människor med lägre inkomster. Den kommer alltså att läggas i tunnel under Ekerö där det finns starka opinionsgrupper, medan den kommer att gå i ytläge strax intill Tensta. Detta kommer att bli en av Europas största trafikplatser och förstöra naturmiljön. Efter en kort tunnel kommer den också upp i Akalla, tätt intill hyreshusen där svagare opinionsgrupper bor.

I dag finns ingen konsekvensanalys presenterad som visar vad det innebär för Tenstaborna att få en av Europas största trafikplatser runt hörnet. De omringas då både av den nya gigantiska motorleden Förbifarten och av den breddade motorleden E18, som av kostnadsskäl inte heller lades i tunnel.

Det har nu höjts röster från dem som bor i Akalla i närheten av Järvafältet, som oroar sig för hur närmiljön för de boende kommer att påverkas. Detta är bostadsområden där många tillbringar hela sommaren hemma. Barnen vistas mycket i närområdet och utemiljöerna är viktiga. Den sexfiliga motorvägen kommer att påverka närmiljön med både höga nivåer av buller och stora mängder avgaser.

Det bästa för de boende i Akalla vore om motorvägen i stället lades ovan jord i

industriområdet Norra Akalla längre bort från bostadsområdena. Trafikverket svarar på detta med att det blir för kostsamt. I ett så stort infrastrukturprojekt borde man inte dra ned på kostnaderna just i områden där de med lägre inkomster bor och som förmodligen har mindre möjligheter att resa bort på sommaren och därmed är mer beroende av sin närmiljö. Trafikverkets uppdrag borde innehålla mål om att vi ska ha en jämlik samhällsplanering där allas hälsa respekteras oavsett inkomstnivå.

Flera internationella rapporter pekar på att fattiga och etniska minoriteter ofta tvingas leva i en mer förorenad och ohälsosam miljö. Stora vägprojekt förstärker redan befintliga orättvisor. Allra tydligast märks det på de flerfiliga motorvägar som planeras gå i tunnlar under rika områden och i markläge förbi fattigare. Om man i Sverige jämför en karta där genomsnittsinkomsterna var utmärkta och sedan ritade vägplaneringen utifrån det så kommer man också skrämmande nära dagens trafikpolitik.

Denna tendens vid vägbyggen att vägarna läggs i tunnlar under bostadsområden där de med högre inkomster bor, så kallade röststarka grupper, men inte vid områden där de med lägre inkomster bor är också en fråga om demokrati. Man borde använda effektivare metoder för att samråda med närboenden och se till att alla lättare kommer till tals.

Mot bakgrund av detta vill jag fråga statsrådet följande:

1. Avser statsrådet att verka för att man lägger uppfarten vid industriområdet Norra Akalla i stället för i närheten av boendemiljöer?
2. Avser statsrådet att verka för andra alternativ till den andra uppfarten i Hjulsta i närheten av Tensta, vilket drabbar närboenden som har lägre inkomster?
3. Avser statsrådet att vidta åtgärder för att försäkra att framtida planläggningar av infrastrukturobjekt beaktar jämlikhetsperspektivet för en långsiktigt hållbar transportförsörjning?

.....

Emma Wallrup (V)

Överlämnas enligt uppdrag

Lisa Gunnfors