

## Myter och sanningar om Förbifart Stockholm

## Klimatkatastrof Stockholm

Förbifart Stockholm har en lång historia. Samma motorled har föreslagits och avslagits i snart femtio år, även om dragningen och namnet har varierat. Redan under början av 1960-talet planerades en motorled väster om Stockholm och vägen fick namnet Kungshattsleden, på 1980-talet kallades den Västerleden, och utgjorde en del av Dennispaketet. Sedan överenskommelsen sprack har Vägverket döpt om projektet till Förbifart Stockholm.

I grunden handlar det om en motorled som börjar vid Kungens kurva, på E4 söder om Stockholm. Leden går sedan i en båge åt nordväst över mälaröarna för att åter ansluta till E4 vid Häggvik i norr. Tidiga förslag utgick från att leden skulle gå i markplan, men detta bedömdes redan under Dennis-eran som omöjligt på grund av folkopinionen. Vägverket har därför föreslagit att Förbifart Stockholm huvudsakligen ska gå under jord.

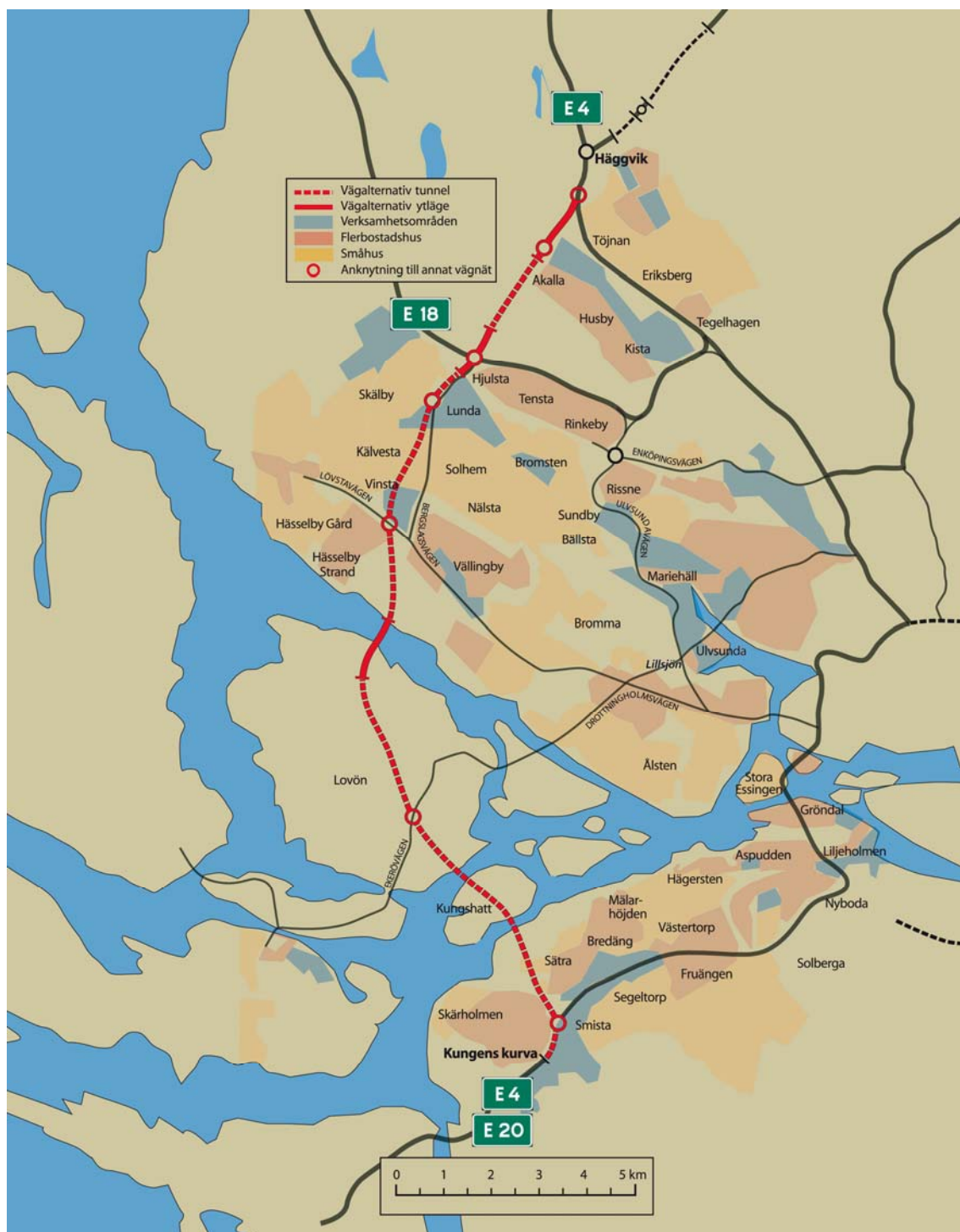
Det nuvarande förslaget består av drygt tjugo kilometer sexfilig motorväg, varav sexton kilometer i tunnlar. Kostnaden är beräknad till minst 25 miljarder kronor, ungefär lika mycket som det samlade svenska biståndet, eller 1,2 miljarder per kilometer. Byggnadstiden beräknas till åtta år och tidigaste byggstart är år 2011.

Som så ofta är fallet med stora omstridda projekt, framhåller förespråkarna en rad olika skäl till varför bygget bör bli av och vilka positiva effekter det skulle få. Miljöpartiet har granskat de vanligaste påståendena och kan konstatera att oavsett vilket problem som anförs så är Förbifart Stockholm inte lösningen.

Att investera minst 25 miljarder och tolv år i ett projekt som inte löser något problem är illa nog. Vad som är än värre, är att Förbifart Stockholm är en central del i en politik som skapar kraftiga ökning av trafiken och dess miljö- och hälsokonsekvenser, inte minst dess klimatpåverkan. Förbifart Stockholm är en Klimatkatastrof Stockholm med konsekvenser på nationell nivå.

## Förbifart Stockholm

Karta: Vägverket



## Myt 1: Förbifart Stockholm behövs för en växande trafik

Förespråkarna för Förbifart Stockholm menar att en ny motorled behövs mot bakgrund av att befolkningen i Stockholms län växer. Enligt regionplanens<sup>1</sup> mest expansiva scenario kommer befolkningen i länet att öka med 33 procent, eller cirka 600 000 personer, mellan år 2000 och 2030. Som ett resultat av denna befolkningstillväxt, i kombination med ett förväntat ökat bilnehav och ökat resande per person, förutspås en trafikökning med 60–70 procent för bilismen och 20–25 procent för kollektivtrafiken.<sup>2</sup> För att svälja denna förväntade ökning av biltrafiken vill Vägverket och den borgerliga regeringen bygga en ny motorled.

Många förespråkare för vägar tror att det finns en viss mängd biltrafik och ju fler vägar som byggs, desto mer utrymme kommer varje bil att få. I verkligheten är det tvärtom. Det är klarlagt att nya motorleder skapar ny trafik, ny trängsel och behov av ännu fler leder.<sup>3</sup> Detta beror på att trafik som styrs till andra vägar ersätts av bilister som tidigare avstått från bilåkning på grund av trängsel.

Behovet – eller önskemålet – av resande kring storstäder är i princip omätligt och så snart en bil i kön försvinner, kommer en ny att ta dess plats. Att minska trängseln genom att bygga fler motorleder är en förlegad strategi som inte löser problemen.

Ett exempel är bygget av Södra länken i Stockholm, som skulle ge ny vägkapacitet och få bort trängsel på infarterna. Enligt Vägverkets prognoser skulle kapaciteten i den nya länken räcka länge, det skulle ta decennier innan tunneln proppades igen. Det tog två veckor, sedan hade trafiken ökat så mycket att kapaciteten var fullt utnyttjad.<sup>4</sup>

När Södra länken öppnades fick det inledningsvis plats fler bilar på vägarna. Önskemålet om att få resa med bil var dock så stort att det nya utrymmet genast fylldes av nya bilar tills samma trängsel hade uppnåtts. Den kraftiga trafikökningen har gjort att andra delar i vägsystemet proppas igen och nu höjs röster med krav på bland annat en ny bro över Skurusundet och kapacitetsökningar på Essingeleden. Om kapaciteten på dessa ökas kommer än fler att välja bil och nya proppar kommer att uppstå på andra ställen. Det blir allt fler bilar och allt större utsläpp, men samma trängsel.

När det gäller Södra länken räknade Vägverket och deras konsulter helt enkelt 20 procent fel på trafikökningen. Felet berodde enligt de ansvariga på felaktiga data och antaganden, men samma modell för insamling och bearbetning av data har använts för Förbifart Stockholm och fortsätter att användas.

Miljöpartiet anser att problemet med befolkningstillväxten är överdrivet och bör lösas med andra metoder. Även om regionens befolkning skulle växa så mycket som förutspås i regionplanens mest expansiva scenario innebär det inte att biltrafiken behöver öka lika mycket eller mer. Det är ett politiskt val. Idag vet vi att problemet med trängsel i trafiken löses bättre genom stadsplanering, utbyggd kollektivtrafik, trängselskatter och andra styrmedel som minskar trängsel, inte befäster och ökar den.

## Myt 2: Förbifart Stockholm avlastar andra trafikleder

Hela grundtanken bakom Förbifart Stockholm är att det är bättre att leda trafiken runt staden än genom den.

Detta är en vanlig trafikteknisk tes som har styrt planeringen i decennier och har givit många städer så kallade ringleder. Det är också helt logiskt om man förutsätter att merparten, eller i alla fall en stor del, av trafiken inte vill eller behöver åka genom staden.

Antagandet är emellertid fel. Stockholm har genom sitt läge vid Mälaren och Saltsjön en unik struktur som skiljer staden från många andra storstäder. Bebyggelsen ligger i en stjärnformation med gröna och blåa kilar som når hela vägen till innerstaden.

Merparten av trafiken sker därför till och från centrum. Mycket litet trafik sker över kilarna, mellan förorter, och än mindre är långa transporter som bara passerar staden. Tre fjärdedelar av trafiken på Stockholms in- och utfarter är på väg till eller från mål i innerstaden.

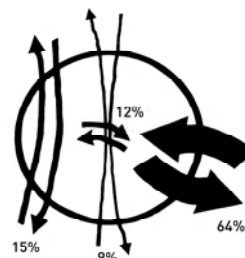
Den trafik som ska förbi Stockholm får gott och väl plats på Essingeleden om trafiken till och från innerstaden minskas.

Vad Stockholm behöver för att minska trängseln är åtgärder som minskar trafiken till och från innerstaden och det kommer Förbifart Stockholm definitivt inte att göra. Trafikkontoret<sup>5</sup> uttrycker situationen på följande sätt: *"Trafikkontoret vill understryka att det med ett latent efterfrågetryck på fler bilresor inte finns något sätt att med trafikteknisk reglering varaktigt förbättra framkomligheten i ett överbelastat trafikinät utom att strypa inflödet och ställa köerna där det ur miljö- och trafiksynpunkt är minst besvärande."* Det går alltså inte att bygga bort problemet, det är efterfrågan som behöver begränsas.

Men Förbifarten är heller ingen förbifart i den mening att dess funktion är att underlätta för trafik som ska förbi Stockholm. Naturvårdsverket<sup>6</sup> skriver till exempel: *"En intressant och viktig detalj är att själva namnet Förbifart Stockholm är missvisande eftersom det leder tanken till att syftet med vägen är att den huvudsakligen är avsedd för fordon som skall passera förbi Stockholm. Dock är endast ett fåtal procent av trafiken på den tänkta leden utomregional trafik."*

Förbifartstrafik utgörs i huvudsak av tunga lastbilar, men Statens Institut för KommunikationsAnalys (SIKA) uppskattar att den tunga lastbilstrafik som kör genom Stockholm utan att ha start eller mål i länet inte är fler än ett par hundra lastbilar per dygn.<sup>7</sup>

Att avsikten med Förbifarten inte i första hand är att bygga en förbifart stöds också av Vägverkets egna uttalanden. På frågan om en förbifart inte bör läggas längre västerut svarar verket<sup>8</sup>: *"En led längre västerut ger inte så stor avlastning av de centrala delarna och tillgängligheten för den södra regionhalvan minskar."* I en intervju i Dagens Nyheter säger Johan Söderman, som är biträdande



Strukturen i innerstadens trafik

Över 75 procent av trafiken har start och/eller mål i innerstaden. Endast nio procent av trafiken som går genom innerstaden har start och mål utanför staden. 15 procent har start och mål utanför staden men använder Essingeleden.

Vinnova VD 2001:2

projektledare för Förbifart Stockholm hos Vägverket, att mindre än en procent av trafiken är förbifartstrafik och tillägger: *"Avsikten med en ny förbindelse är inte att flytta genomfartstrafiken. Det helt avgörande skälet är att säkra regionens framtida utveckling och binda samman nord och syd."*<sup>9</sup> (Se även myt 3 och 5).

Att Förbifart Stockholm skulle avlasta andra vägar och underlätta genomfartstrafik är således en myt som Vägverket har övergivit. Därmed kan även myten om att motorleden skulle vara en riksangelägenhet för transportsektorn avföras från agendan. Inte heller bidrar Förbifart Stockholm till nationell ekonomisk tillväxt eftersom trängselproblemet inte kommer att åtgärdas annat än temporärt, varefter det åter kommer att råda köer som hämmar näringslivets transporter och minskar produktiviteten.

Förbifart Stockholm är, enligt Vägverket själva, till över 99 procent en regional fråga. Leden kommer huvudsakligen att användas för lokala och regionala resor som till stor del består av ny trafik på sträckor där resenärerna idag använder kollektivtrafik, samt till och från nya bostadsområden som saknar effektiv kollektivtrafik. Redan när Förbifart Stockholm öppnas kommer trängseln på Essingeleden att vara lika stor som idag och mycket pekar på att trängsel kommer att uppstå även på Förbifart Stockholm redan något år efter att den öppnas. Angående en situation där Förbifart Stockholm har byggts säger Regionplane- och trafikkontoret: *"Trängselsituationen i vägnätet blir av samma omfattning som år 1997 om man ser till andelen körfältskilometrar som har definierats som flaskhalsar – har en hastighetsreduktion större än 65 procent."* *"Flaskhalsarna är något annorledes fördelade i geografin jämfört med 1997... De kvarstår dock i de centrala delarna av innerstaden"*.<sup>10</sup>

Miljöpartiet anser att det behövs åtgärder som riktar sig primärt mot trafiken till och från innerstaden för att lösa trängsel- och framkomlighetsproblem på infarterna. I detta är kollektivtrafik och andra styrmedel, såsom utvecklade trängselavgifter, helt överlägsna. Nya bostadsområden bör lokaliseras till lägen som är lätta att försörja med kollektivtrafik.

### Myt 3: Förbifart Stockholm bygger samman nord och syd

Det finns stora och ökande ekonomiska och sociala skillnader mellan de norra och södra delarna av regionen och förespråkarna för Förbifart Stockholm menar att en motorled behövs för att minska klyftorna. Det finns emellertid inga vetenskapliga belägg för att motorleden skulle leda till större integration, vägutredningen har inte ens utrett ledens fördelningspolitiska effekter.

Däremot finns vetenskap som visar att en ökad rörlighet i stadsmiljöer kan leda till större social segregation. I sina modeller för *"spatial segregation"* visar nobelpristagaren Tom Schelling att segregation uppstår spontant som kedjereaktioner till följd av även mycket små förändringar i den lokala befolkningsstrukturen.<sup>11</sup> Förbifart Stockholm kan därmed leda till ökad segregation, till exempel genom att kvalificerad arbetskraft som har både arbetsplats och bostad söder om Stockholm kan välja att flytta bostaden till stadens norra förorter.

En annan sida av denna myt är att Förbifart Stockholm skulle göra det möjligt att hålla samman och utveckla Stockholm som ekonomisk arbetsmarknadsregion. Genom att bygga motorleden vill man effektivisera och vitalisera regionens näringslivs- och bostadsmarknader; personer bosatta i syd

får tillgång till arbetsmarknader i norr och vice versa. Dessutom skapas nya bostads- och arbetsplatsområden i väst. Stockholm breder ut sig i fler kärnor och möjligheten att förflytta sig mellan dessa (med bil) ökar.

Ett viktigt argument i denna mytbildning är att de fattigare medborgarna i Botkyrka med omnejd ska få del av tillväxten, välståndet och arbetsmarknaden i Kista med omnejd. Men hur resandet ut i dessa grupper, vilka färdmedel är de mest tillgängliga för lågavlönade invandrarkvinnor till exempel? Tillgänglighet - för vem? Regionförstoring med bil används idag främst av högutbildade män<sup>12</sup> - inte av de grupper som ska 'få tillgång till välfärd' i de fattigare delarna av regionen. En motorled är inte det bästa sättet att uppnå regional utjämning. Genom att bygga ut pendeltågslinjer och tvärspårvägar kan det uppnås med bättre fördelningspolitiskt resultat och utan att skapa mer biltrafik.

Dessutom kan en sådan strävan ifrågasättas i grunden. Ett resultat är att Stockholm skulle bli en ännu starkare enhet i Mälardalsregionen, vilket försämrar utvecklingsmöjligheterna i andra städer såsom Västerås, Enköping och Eskilstuna. Är det nödvändigtvis bättre att Stockholm smetas ut och får två miljoner invånare än att staden behåller sin nuvarande karaktär och att andra, mindre, städer i Mälardalen växer?

Att öka integrationen mellan regionens olika delar bör ske på sätt som inte ökar eller bibehåller dagens trafikproblem i form av trängsel, miljöpåverkan och trafiksäkerhet. Detta har inte varit fallet i den planering som hittills skett av Förbifart Stockholm.

Miljöpartiet anser att sociala och ekonomiska skillnader löses bättre med fördelningspolitiska åtgärder och styrmedel än genom ett ökat resande. I den mån bättre kommunikationer kan underlätta en minskning av klyftorna, är en utbyggd kollektivtrafik betydligt mer effektiv och ändamålsenlig, i synnerhet ur jämställdhetsperspektiv, än kraftigt ökad bilkörning. Regionplaneringen bör utgå från hållbar utveckling och från att Mälardalslänen är en gemensam arbetsmarknadsregion. Detta skulle bland annat minska trycket på Stockholm som tillväxtregion och underlätta samhälls- och trafikplanering med klimatsmarta och effektiva kollektivtrafiksystem. Samtidigt skulle det ge större utrymme och möjligheter för mindre städer i Mälardalsregionen att utvecklas.

#### Myt 4: Förbifart Stockholm ger minskade miljöproblem

Enligt vissa förespråkare kommer utsläppen av skadliga och klimatstörande ämnen från trafiken att vara i stort sett oförändrade om Förbifart Stockholm byggs. I sak stämmer det inte, beräkningarna visar på ökade utsläpp av både klimatstörande gaser och hälsoskadliga partiklar. Enligt Vägverkets egna uppgifter kommer utsläppen av koldioxid att öka med 140 000 ton, och beträffande hälsofarliga utsläpp skriver verket: "*Inget av vägutredningens alternativ klarar miljö kvalitetsnormerna för partiklar [PM 10]. Samtliga alternativ innebär överskridanden i 'nya' områden.*"<sup>13</sup>

Jämförelsen gäller dessutom inte med dagens nivåer, utan med de utsläpp som antas förekomma i framtiden om biltrafiken ökar kraftigt och ingenting annat görs. En "*oförändrad nivå*" enligt Vägverkets synsätt är alltså en mycket kraftig ökning jämfört med idag. Jämförelsen är därför vilseledande och underlagen bygger dessutom på en rad förutsättningar som är tveksamma.<sup>14</sup>

Jämfört med dagens nivå innebär den trafiksituation som Vägverket skissat på för Stockholms län en ökning av exempelvis klimatstörande gaser med 40 procent. Ökningen beror dels på att befolkningen växer, men även på ett ökat bilresande per person. Investeringsplanerna innebär en 15-procentig ökning av utsläppen per person, var och en reser mer. SIKAs prognos för trafikutvecklingen till år 2020 visar att Stockholm står för 30 procent av det kortväga resandet och att en stor del av resandeökningen kommer att ske i Stockholms län. Den ökande andelen korta resor med bil i Stockholmsregionen kommer därför att bidra till ökande koldioxidutsläpp från trafiken i Sverige. Eftersom Förbifart Stockholm i hög grad definierar den framtida trafiken i regionen, blir tillgängligheten med kollektivtrafik sämre än idag. Därmed sjunker andelen resor som görs med kollektivtrafik (se även myt 11).

Det handlar om en växelverkan eller en spiral. Vägverkets och regionplanens prognoser för framtidens trafik utgår från vad som har varit och man planerar därför en motorled som försämrar möjligheterna för befolkningen att resa kollektivt. Befolkningen måste i sin tur anpassa sig till den infrastruktur som finns och kör därför mer bil, vilket i sin tur får Vägverket att planera ännu fler leder.

Vägverket ser emellertid Förbifart Stockholm som en isolerad motorled som inte påverkar trafiksituationen i övrigt och antar att trafikökningen kommer att vara lika stor oavsett om leden byggs eller ej.<sup>15</sup> Detta är ett begränsat synsätt som kan liknas vid en överviktig person som tänker att *”Jag går ändå upp i vikt så jag kan lika gärna fortsätta att äta pizza varje dag”*. Förbifart Stockholm är en avgörande del av vad som skapar framtidens problem. Om motorleden byggs kommer den att styra utvecklingen. Om den inte byggs måste något annat göras och utvecklingen kommer då att välja en annan väg.

Förbifart Stockholm är inget annat än Klimatkatastrof Stockholm, en kommande klimatbomb på nationell nivå. Miljöpartiet anser att utsläppen bör minska, inte bara utifrån prognoserna utan jämfört med dagens situation. Klimatförändring är vår tids största politiska utmaning och om prognoser pekar på en kraftig ökning av utsläppen – även per capita – bör politiker givetvis vidta åtgärder som vänder denna negativa utveckling, inte bygga projekt som är bärare av problemet. Alternativet till att bygga motorleden är naturligtvis inte att göra ingenting. Istället bör samhället kraftsamla och satsa alla tillgängliga resurser på klimatsmart samhällsplanering, en omfattande utbyggnad av kollektivtrafiken (man får till exempel tio gånger så mycket spårväg för pengarna) och andra politiska åtgärder.

## Myt 5: Förbifart Stockholm behövs för ekonomisk utveckling

Vägverket anser att den ekonomiska tillväxten i regionen som helhet kan hämmas på grund av dålig framkomlighet om leden inte byggs. Men Förbifart Stockholm kommer inte att lösa trängselproblemen (se myt 2). Införandet av trängselskatter i Stockholm visar att denna metod är vida överlägsen för att öka framkomligheten. Miljöpartiet anser att systemet med trängselskatter i Stockholm bör utvecklas vidare och kompletteras med andra åtgärder som skapar en mer effektiv trafik, exempelvis insatser för kollektivtrafiken.



En liknande myt om stora infrastruktursatsningar i allmänhet är att de alltid genererar ekonomisk tillväxt. Detta stämmer inte. Investeringar som har stor påverkan på miljön kan kosta samhället mer i miljöskuld än vad de genererar i tillväxt, men det syns inte i kalkylen eftersom miljökostnaderna i hög grad är dolda (se myt 8).

Omfattande utredningar i Storbritannien<sup>16</sup> har visat att det inte finns något automatiskt samband mellan infrastrukturbyggen och ekonomisk tillväxt. Utredningarna fann att infrastrukturprojekt kan medföra samhällskostnader som inte syns i modellerna, att vissa projekt kan ge vinster för samhället men att somliga faktiskt är skadliga för ekonomin, samt att det inte går att påvisa något generellt samband som säger att ett infrastrukturprojekt leder till regional ekonomisk utveckling. I länder och regioner som redan har en väl utvecklad infrastruktur är det särskilt svårt att peka på några tydliga samband. Även SIKAs<sup>17</sup> har analyserat det antagna sambandet och kommit till liknande slutsatser.

### **Myt 6: Förbifart Stockholm betalas av trängselskatterna**

När de borgerliga partierna tvärvände och införde trängselskatter i Stockholm beslutade de att skatterna skulle öronmärkas till vägar istället för att gå till kollektivtrafik. Många tror därför att Förbifart Stockholm helt finansieras genom intäkter från skatterna, vilket är osant.

Förbifart Stockholm beräknas kosta minst 25 miljarder kronor medan statens överskott från trängselskatterna är beräknade till mellan 400 och 500 miljoner kronor per år. Därmed skulle det ta 50–65 år innan motorleden betalas, exklusive räntor. I verkligheten är det idag oklart hur leden ska finansieras, men ett förslag kommer från regeringens förhandlingsman Carl Cederschiöld i december 2007.

Med stor sannolikhet kommer förslaget att föreslå att staten, utöver intäkterna från trängselskatterna, bidrar på ett betydande sätt till att bygga Förbifart Stockholm. Grunderna för ett sådant statligt engagemang måste ifrågasättas då det står klart att Förbifart Stockholm är ett regionalt projekt utan riksintresse.

### **Myt 7. Förbifart Stockholm ger bättre kollektivtrafik**

Förespråkarna menar att kollektivtrafiken i innerstaden och närförorter skulle förbättras om Förbifart Stockholm byggs. Resonemanget baseras på antagandet att motorleden skulle avlasta andra vägar och minska trafiken i innerstaden, vilket är mycket tveksamt (se myt 1). Att öka kollektivtrafikens framkomlighet och kvalitet sker bäst genom utbyggnad av kollektivtrafiken och åtgärder som ger kollektivtrafiken företräde och begränsar biltrafiken. Miljöpartiet vill satsa på förbättringar av den befintliga kollektivtrafiken genom omfattande utbyggnader av spårvägar, busstrafik, tunnelbana liksom att pröva ny teknik.

Ett annat resonemang som torgförs är att Förbifart Stockholm skapar nya möjligheter för kollektivtrafiken genom att man kan skapa bussförbindelser längs motorleden. Självklart kan bussar köras på leden, men i vilken utsträckning det kommer att ske är oklart. De bostadsområden som byggs längs leden kommer att bli svåra att försörja med kollektivtrafik, vilket har påpekats av bland andra SIKAs. Det är betydligt mer effektivt att satsa resurser på de kollektivtrafikstråk som redan

finns, till exempel pendeltågen, och att bygga nya bostadsområden i lägen som är lätta att trafikera med ny kollektivtrafik.

## Myt 8: Förbifart Stockholm är samhällsekonomiskt lönsam

Vid större projekt görs i allmänhet en samhällsekonomisk kalkyl som ska väga projektets kostnader och nytta mot varandra. Om resultatet visar att nyttan överstiger kostnaden anses projektet samhällsekonomiskt lönsamt, det vill säga att samhället tjänar på att bygga anläggningen. Metoderna för sådana beräkningar är ungefär lika pålitliga som kvällstidningarnas horoskop.

De som arbetar med att ta fram sådana kalkyler instämmer oftast i att metoden inte är tillförlitlig så till vida att den inte visar objektens sanna lönsamhet. Däremot, brukar de säga, gör metoden det möjligt att jämföra olika objekt med varandra och välja det mest lönsamma. Detta stämmer möjligen om de objekt som ska jämföras har liknande konsekvenser för omgivningen. Men många av de konsekvenser och *"kostnader"* som uppstår på miljö, hälsa och kultur utesluts ur analysen och om man jämför två objekt med stora skillnader i miljöpåverkan kommer detta inte att ge utslag i kalkylen. Däremot slår faktorer som har höga värden, exempelvis tidsvinster vid bilkörning, igenom och ger stor *"nytta"* för en motorled.

Kostnader för miljöpåverkan är systematiskt mycket lågt satta, eller värderade till noll, eftersom man anser att de är för svåra att beräkna. Att släppa ut ett kilo klimatstörande avgaser värderas till en krona och femtio öre, en siffra som sattes för över tio år sedan och inte ens har räknats upp med inflationen sedan dess. Beräkningar av trafikflödena utgår från att råoljepriset i framtiden kommer att vara 25 dollar per fat, trots att priset inte har legat på denna nivå sedan 1999 och att det idag är över 90 dollar per fat. Intrång i naturmark anses helt sakna värde, det kostar ingenting att ytterligare utarma den biologiska mångfalden.

Samtidigt är tidsbesparingar för resor högt värderade. Den samhällsekonomiska nyttan, eller vinsten, av förkortad restid värderas till 42 kronor per timme för privatresor, men högre om tidsbesparingen sker i tjänsten: 238 kronor per timme om resan sker i bil, men bara 172 om den sker med tåg. En intressant följd av dessa värden är att restidsvinster med bil alltid har ett högre positivt värde för samhällsekonomin än kostnaden för ökad klimatpåverkan. Att tjäna tio minuter i restid genom att välja bil istället för kollektivtrafik kan exempelvis värderas till 80 kronor för samhället, medan klimateffekten bara anses kosta samhället nio kronor.<sup>18</sup>

Kalkylerna för Västerleden på 1990-talet visade att motorleden var samhällsekonomiskt olönsam, men trots att Förbifart Stockholm nu anses bli minst dubbelt så dyr, visar Vägverkets kalkyler att bygget nu går plus minus noll. Underlaget är dock fullt av hål och tveksamma antaganden och har ifrågasatts av både SIKA och Naturvårdsverket. Kalkylerna har också kritiserats av forskare<sup>19</sup> som påpekar en rad brister i underlaget och skriver *"Tillsammans skulle dessa faktorer troligtvis ha en stor påverkan på resultatet."* Allvarligast är dock, enligt forskarna, att kalkylen *"inte tar hänsyn till de långsiktiga klimatpolitiska mål som Sveriges riksdag har beslutat"*, en bedömning som delas av Naturvårdsverket och SIKA.

I grunden bygger hela projektet på antaganden om en kraftig ökning av biltrafik långt in i framtiden. Antagandet är i sig skakigt. I en rapport från Naturvårdsverket<sup>20</sup> slås fast att teknisk utveckling av fordonen och införandet av förnybara bränslen inte på långa vägar räcker för att minska bilismens klimatpåverkan till de nivåer som krävs för att Sveriges och EU:s klimatmål ska kunna uppnås. Utöver ny teknik och förnybara bränslen krävs även en minskad bilism. Stora samhällsinvesteringar måste redan nu göras i IT och spåralternativ, inte stora vägbyggen som låser fast samhället i mer bilresande för generationer framåt. *”Det är väldigt svårt att förena ökad vägkapacitet med de uppsatta klimatmålen”*, säger författarna (se även myt 12).

Naturvårdsverket<sup>21</sup> ifrågasätter också en rad förhållanden och antaganden i Vägverkets lönsamhetsberäkningar, bland annat utifrån att en stor del av nyttan baseras på tidsvinster för bilister. För att få så god samhällsekonomisk lönsamhet som möjligt genom stora tidsvinster för bilar, räknar Vägverket med att hastighetsbegränsningen i tunnlarna ska vara 90 km/tim, trots att de innehåller kraftiga backar och att andra vägtunnlar, till exempel Södra länken, har hastighetsbegränsning på 70 km/tim.

Även SIKA påpekar ett flertal tveksamheter, bland annat att Vägverket inte har använt sig av den så kallade fyrstegsprincipen och att hela kalkylen utgår från att trängselavgifter inte har införts, vilket sannolikt påverkar trafikflöden, tidsvinster och den samhällsekonomiska lönsamheten i hela projektet. Dessutom anser man att investeringskostnaden kan vara för lågt beräknad, kostnaden för att bygga leden kan öka avsevärt.

En annan mycket stor brist i kalkylen är att den inte inkluderar en kilometerskatt för tung trafik, trots att införandet av en sådan skatt har beslutats av Riksdagen och att den skulle få stor påverkan på lastbilstrafiken och därmed på den samhällsekonomiska vinst som har räknats fram för leden. Cirka 60 procent av den tidsvinst som Förbifart Stockholm uppges medföra härstammar från yrkestrafik.<sup>22</sup>

Listan över märkligheter och brister i den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm kan göras betydligt längre än så. Den sammantagna bilden är dock att Vägverket och deras konsulter har ansträngt sig för att försöka få kalkylen att visa ett positivt resultat.

Miljöpartiet anser att modellen och de värden som används måste uppdateras, särskilt vad gäller klimat- och miljöpåverkan, vilket troligen skulle ge ett annat resultat. Att det är svårt att beräkna vissa allvarliga effekter, såsom intrång i naturmark, kan orimligen innebära att kostnaden ska anses vara noll. Tvärtom talar en tillämpning av försiktighetsprincipen för att i sådana fall sätta ett mycket högt värde. Det är också självklart att infrastrukturprojekt som påverkar trafikbilden under lång tid framöver måste anpassas till långsiktiga miljömål i allmänhet och klimatmål i synnerhet.

## Myt 9: Förbifart Stockholm är det bästa alternativet

Många tror att alla rimliga alternativa lösningar har utretts och visat sig vara sämre än Förbifart Stockholm. Detta stämmer inte. Endast två alternativ har förekommit: Diagonal Ulvsunda, en annan motorled närmare innerstaden, och det så kallade Kombinationsalternativet, ett hastigt hopkommet

paket av otillräckliga kollektivtrafikåtgärder och mindre vägutbyggnader som Vägverket har kokat ihop själva.

Ända från början av utredningsarbetet har det stått klart att Vägverket vill bygga Förbifart Stockholm och att de andra två alternativen huvudsakligen har funnits med i diskussionen som kuliss. Detta speglas inte minst av de mål för projektet som Vägverket själva har formulerat<sup>23</sup>:

*”Syftet med vägutredningen är att finna den lösning som sammantaget svarar mot de övergripande målen och att finna den vägkorridor som bäst löser uppgiften att:*

- *knyta samman de norra och södra länsdelarna och göra det möjligt att färdas mellan dessa utan att belasta Stockholms centrala delar*
- *skapa en förbifart för långdistant trafik*
- *förbättra framkomligheten på infartslederna*
- *förbättra möjligheterna att genom utjämnad tillgänglighet få en gemensam arbets- och bostadsmarknad för hela regionen*
- *möjliggöra en flerkärning region*
- *ge förutsättningar för utveckling i en region med stark tillväxt”*

I och med att målen förutsätter att det som ska byggas är en vägkorridor och en förbifart för långdistant trafik är inget av de andra alternativen egentligen möjliga. Kombinationsalternativet avfärdades på ett tidigt stadium, trots att det ansågs bättre ur många synpunkter, framför allt vad gäller påverkan på miljö, kultur, hälsa och fritidsaktiviteter. Att satsa på detta alternativ skulle exempelvis minska utsläppen av klimatstörande gaser med 300 000 ton per år jämfört med Förbifart Stockholm, vilket motsvarar tio gånger så mycket som utsläppen minskade när trängselskatten infördes. Kombinationsalternativet uppfyllde också målet vad gällde trängsel och var det bästa alternativet vad gäller trafikavlastning i innerstaden.

Vägverket ansåg emellertid att Kombinationsalternativet inte uppfyllde kraven på ökad tillgänglighet (enligt definitionen snabbhet i trafiken), att skapa en förbifart (!) och inte heller skapade en gemensam marknad. En bidragande orsak till Vägverkets njugga inställning sades vara att Kombinationsalternativet sannolikt även skulle ge *”högre underskott i kollektivtrafiken”*; det vill säga högre kostnader. Enligt Vägverkets synsätt är Kombinationsalternativet helt enkelt inget alternativ eftersom det inte är en *”vägkorridor”*. Dessutom var införandet av trängselskatter en del av alternativet, och några trängselskatter ville Vägverket inte ha eftersom det ansågs kunna hämma utvecklingen i regionen.

Diagonal Ulvsunda utreddes betydligt mer seriöst än Kombinationsalternativet och man fann att detta alternativ skulle medföra mest nytta för trafiken och vara mer lönsamt än Förbifart Stockholm. Även detta alternativ avfärdades emellertid av Vägverket med motivering att det skulle medföra större lokal påverkan på boende och att kommunerna i länet hellre vill ha Förbifart Stockholm.

Miljöpartiet anser att ett genomarbetat Kombinationsalternativ som baseras på en omfattande utbyggnad av kollektivtrafiken i kombination med andra åtgärder är den väg man måste gå för att minska klimatpåverkan och andra negativa konsekvenser av trafiken i regionen.

## Myt 10: Förbifart Stockholm ökar trafiksäkerheten

Förespråkare för Förbifart Stockholm menar ibland att motorleden behövs för att öka säkerheten i trafiken och minska olyckorna med nollvisionen som mål. Man menar då att motorleder är säkrare än mindre vägar och att olyckorna skulle minska om leden byggs jämfört med om den inte byggs – givet att ökningen av biltrafiken ändå sker enligt prognosen och inget annat görs.

Utgångspunkten är naturligtvis felaktig. Det förutsätter att bilister åker motorled istället för en mindre väg, vilket inte blir fallet (se myt 2). Bilismen på de mindre vägarna kommer att bestå eller öka.

Det är också absurt att förutsätta att inget annat görs om Förbifart Stockholm inte byggs och att biltrafiken ökar lika mycket ändå. Alternativet till Förbifart Stockholm och den Bangkok-politik som styr en sådan utveckling är en politik som skapar ett mer effektivt transportsystem, med allt vad det innebär i form av förändrad stadsplanering, styrmedel och satsningar på kraftigt utbyggd kollektivtrafik. Det ger stora säkerhetsvinster genom att transporter från bil och lastbil förs över till kollektivtrafik och järnväg, vilka är extremt säkra trafikslag.

En politik som däremot skapar eller tillåter en ökning av biltrafiken med 70 procent medför en kraftig ökning av antalet skadade och döda i trafiken. Med nuvarande olycksfrekvens innebär en 70-procentig ökning av trafiken att ytterligare 35 personer skulle omkomma per år och än fler skulle gå en förtida död till mötes på grund av de ökade luftföroreningarna.

Miljöpartiet anser att befintliga vägar behöver bli säkrare. Den överlägset mest effektiva säkerhetsåtgärden är dock att föra över så mycket transporter som möjligt till säkrare transportslag, bygga om så kallade 13-metersvägar till 2-1-vägar, det vill säga vägar med mittvajer, och att sätta upp hastighetskameror på olycksdrabbade vägar.

## Myt 11: Förbifart Stockholm ökar tillgängligheten

Enligt Vägverkets uppfattning är en av de stora fördelarna med Förbifart Stockholm att den ökar tillgängligheten. Om leden byggs kommer fler bilister att nå sina mål snabbare jämfört med om leden inte byggs – alljämt under förutsättning att biltrafiken ökar med 60–70 procent och att inget annat görs.

Vägverkets definition av begreppet "*ökad tillgänglighet*" är begränsad och gynnar resor med bil (se ruta). Likväl är Förbifart Stockholm det alternativ som ökar tillgängligheten med bil minst.<sup>24</sup> Färre bilister skulle få kortare restider och minskad trängsel med Förbifart Stockholm än med Kombinationsalternativet. Kombinationsalternativet skulle innebära en större ökning av tillgängligheten med bil till arbetsplatser i Stockholms län, mätt som andel arbetsplatser som kan nås på 30 minuter, än

### Tillgänglighet

Tillgänglighet är ett nyckelbegrepp som styr mycket inom trafikplaneringen. En "*ökad tillgänglighet*" eftersträvas och finns inskriven i de transportpolitiska målen. Enligt Vägverkets definition är ökad tillgänglighet när fler människor når sina resmål på kortare tid, eller kan nå längre på samma restid. Detta gynnar konsekvent utbyggnader av stora motorleder som ger tidsvinster. Utbyggnader av kollektivtrafik ger sällan lika stor ökad tillgänglighet som de motorleder de jämförs med.

Förbifart Stockholm i tio av tolv berörda kommuner. Endast för Ekerö och Järfälla skulle tillgängligheten med bil öka mer med Förbifart Stockholm.

Tillgängligheten med kollektivtrafik, mätt som andelen arbetsplatser i länet som kan nås med 45 minuters resa, skulle öka mer i alla berörda kommuner utom Ekerö med Kombinationsalternativet.

Förbifart Stockholm skulle därmed medföra sämre tillgänglighet för alla grupper men i synnerhet för kollektivtrafikanter; ny bebyggelse kommer i första hand att koncentreras till ledens sträckning och i områden som är svåra att försörja med kollektivtrafik, andelen människor som använder kollektivtrafik kommer att minska och bebyggelsen kommer att glesas ut i vad som kallas urban sprawl.

Miljöpartiet anser att Stockholm är en unik storstad genom att staden trots sin stora utbredning har god kollektivtrafik. Den fortsatta utvecklingen bör bygga vidare på detta och inte slå in på en väg som innebär första steget mot att Stockholm blir Nordens Los Angeles eller Bangkok. Samhälls- och trafikplaneringen bör utgå från ökad andel kollektivtrafik och cykling,

## Myt 12: Regionen behöver Förbifart Stockholm

Vägverket hävdar att Förbifart Stockholm uppfyller de önskemål som framförs i Regionplan för Stockholm 2001 (RUF5). I underlagen till planen skisseras behovet av infrastruktur enligt olika scenarier för befolkningsökning och tillväxt i trafiken (se myt 1).<sup>25</sup>

Resonemangen är primitiva och angreppssättet är helt styrt av *"business as usual"*, antaganden om vad befolkningen på individnivå efterfrågar och analysen saknar ett övergripande samhälls- och utvecklingsperspektiv. I synnerhet gäller detta vilka klimateffekter planen kommer att få.

Detta har också föranlett kritik. I den prövning av RUF5 som gjordes 2006<sup>26</sup> påpekas att planen inte har långsiktigt hållbar utveckling som utgångspunkt; begreppet finns huvudsakligen i planens avslutande del. I rapporten sägs vidare att *"RUF5 2001 hanterar inte miljöproblem som är av storregional eller global karaktär"*; *"Trots en uttryckt förståelse för klimatfrågans vikt saknas i planen ett förhållningssätt till denna den kanske största miljöutmaning världen står inför"*; *"Mot bakgrund av utvecklingen av klimatfrågan behöver kopplingen mellan föreslagna inriktningar och långsiktiga konsekvenser för klimatpåverkan tydligare studeras och belysas i den fortsatta planeringen"* samt *"Den fortsatta planeringen bör ge frågor som rör effektivisering av transportsystemet och resandets drivkrafter en fullödigare belysning"*.

Sammanfattningsvis identifierar rapporten de brister i RUF5 som gjorde att Miljöpartiet valde att inte ställa sig bakom planen, och som har gjort det möjligt för Vägverket att hänvisa till önskemålen och behoven i regionen när man vill bygga Förbifart Stockholm. Regionplanen kommer dock att uppdateras och arbetet med en ny plan är redan igång. Fram till dess gäller RUF5 2001 med reservation för de ändringar och uttalanden som finns i prövningen, bland andra ovanstående.

I planeringen inför en ny regional utvecklingsplan, RUF5 2010, har dessa delar blivit tydligare. Bland utgångspunkterna i programmet för planeringen<sup>27</sup> sägs bland annat att *"Hotet om framtida klimatförändringar och behovet att minska klimatpåverkan bör ingå vid all samhällsplanering framöver. Att finna mål som tydligt signalerar behovet av ett trendbrott kommer sannolikt vara av*

*avgörande betydelse för inställningen till det fortsatta förändringsarbetet” och ”I de strukturanalyser som behöver göras blir uppgiften att finna den struktur som sammantaget bedöms ge bäst förutsättningar för en hållbar utveckling. Det kan inte tas för givet att kommande förändringar ska kunna ske utan att också förändra våra resvanor, vårt sätt att transportera varor och gods och kanske i vissa avseenden också vår livsstil.”*

Miljöpartiet anser att Förbifart Stockholm strider mot intentionerna i de reservationer som kommer till uttryck i prövningen av RUFS från 2006 och mot programmet för RUFS 2010. Hållbar utveckling och planens konsekvenser på klimatområdet bör vara utgångspunkter i planeringen, vilket leder till helt andra lösningar för trafiken och infrastrukturen.

### **Miljöpartiet anser:**

Med utgångspunkt i hållbar utveckling och i synnerhet ett klimatsmart transportsystem, anser Miljöpartiet att:

- Regionplaneringen bör utgå från hållbar utveckling och från att Mälardalslänen är en gemensam arbetsmarknadsregion. Detta skulle bland annat minska trycket på Stockholm som tillväxtregion och därmed underlätta samhälls- och trafikplanering med klimatsmarta och effektiva kollektivtrafiksystem.
- Stockholms framtida transportsystem bör planeras utifrån en minskad klimatpåverkan (jämfört med dagens nivåer) som överordnat mål. Detta förutsätter en ökad andel resenärer som använder kollektivtrafiken, satsningar på att förbättra kvaliteten i dagens kollektivtrafik samt en kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken till befintliga och nya bebyggelseområden.
- Samhällsplaneringen i regionen bör utgå från möjligheter att försörja nya bostadsområden, arbetsplatser och annan bebyggelse med kollektivtrafik.
- Förbifart Stockholm bör inte byggas eftersom det är ett problemdrivande projekt som kraftigt bidrar till klimatpåverkan och andra miljöproblem samt får negativa effekter för hälsa, kultur och fritidsaktiviteter i regionen.

- 
- <sup>1</sup> Regionplan för Stockholm, RUFS 2001
- <sup>2</sup> Trafikanalyser RUFS 2001, PM 2001:12, Region- och trafikplanekontoret (RTK), oktober 2001
- <sup>3</sup> Trunk roads and the generation of traffic, Standing Advisory Committee for Trunk Road Assessment, SACTRA, 1994
- <sup>4</sup> Intern PM om åtgärder mot proppar på Essingeleden, Trafikkontoret Stockholms stad, 2005-07-20
- <sup>5</sup> Ibid
- <sup>6</sup> Yttrande över Vägverkets vägutredning effektivare Nord-Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet, Naturvårdsverket, Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken, 2007-06-19
- <sup>7</sup> Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap Miljöbalken: Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen, SIKA, 2007-05-29
- <sup>8</sup> Vägverkets hemsida: [http://www.vv.se/templates/page3\\_4292.aspx](http://www.vv.se/templates/page3_4292.aspx)
- <sup>9</sup> Vägverket hävdar att Förbifarten är utredd, Dagens Nyheter sid 26, 2007-11-02
- <sup>10</sup> Känslighetsanalyser, tidigarelagt trafiknät. Trafiken i Regionplan 2000, s. 59. Regionplane- och trafikkontoret Program & förslag 4, 2000:
- <sup>11</sup> Schelling, T.C.; Dynamic Models of Segregation, Micromotives and Macrobehavior, W. W. Norton and Co., 1978, pp. 147-155. Se även följande länk för en pedagogisk introduktion: <http://www.gemas.fr/dphan/complexes/schelling.html>
- <sup>12</sup> Vägverkets inriktningsunderlag 2010-2019
- <sup>13</sup> Ställningstagande till vägutredningen Effektivare nordsydliga förbindelser i Stockholmsområdet, PP20A 2002:1395, Vägverket, oktober 2006
- <sup>14</sup> Ibid samt yttrande över Vägverkets vägutredning effektivare Nord-Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken, Naturvårdsverket, 2007-06-19.
- <sup>15</sup> Anteckningar från möte mellan Vägverket och Naturvårdsverket 2007-10-12
- <sup>16</sup> Transport and Economy, Standing Advisory Committee for Trunk Road Assessment, SACTRA, 1999, samt Transport investment, transport intensity and economic growth: interim report, Department of Transport, januari 2006.
- <sup>17</sup> Infrastruktur och regional utveckling, rapport 2001:3, SIKA
- <sup>18</sup> Beräknat på tjänsteresa 20 kilometer, restid 30 minuter med kollektivtrafik, 20 minuter med bil.
- <sup>19</sup> Finnveden, Göran; Sterner, Thomas, Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet, KTH och Göteborgs universitet
- <sup>20</sup> Åkerman, J. et al; Tvågradersmålet i sikte? Scenarier för det svenska energi- och transportsystemet till år 2050, november 2007, Naturvårdsverket; [http://www.svd.se/nyheter/inrikes/artikel\\_562407.svd](http://www.svd.se/nyheter/inrikes/artikel_562407.svd)
- <sup>21</sup> Yttrande över Vägverkets vägutredning effektivare Nord-Sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken, Naturvårdsverket, 2007-06-19
- <sup>22</sup> Samhällsekonomiska kalkyler för Nord-sydliga förbindelser i Stockholm, 2006:18, juli 2006, Transek
- <sup>23</sup> Vägverkets vägutredning, utställelseversion, bakgrund och motiv, juni 2005
- <sup>24</sup> Yttrande över Beredning inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap Miljöbalken: Vägutredning effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen, SIKA, 2007-05-29
- <sup>25</sup> Trafiken i Regionplan 2000, samrådsunderlag, samt Trafikanalyser RUFS 2001, PM 12/2001, RTK
- <sup>26</sup> Aktualitetsrapport, aktualitetsprövning av RUFS 2001, Stockholms läns landsting, februari 2006
- <sup>27</sup> Program för ny regional utvecklingsplan (RUFS 2010), rapport 10:2007, RTK