

Regeringens motorväg mot klimatförändringar

Inledning

Vår tids stora utmaning är att komma tillrätta med klimatförändringarna. Gör vi ingenting nu så kommer våra barn och kommande generationer att få betala priset för vårt kortsiktiga tänkande.

Trots att regeringen gärna framhåller klimatförändringarna som en viktig fråga har inget konkret genomförts för att minska koldioxidutsläppen sedan de tillträdde i höstas. Tvärtom vill regeringen satsa mer på motorvägar på bekostnad av järnväg och kollektivtrafik, en politik som oomtvistligt leder till ökade koldioxidutsläpp.

Biltrafiken fortsätter att öka för varje år samtidigt som resandet med kollektivtrafik inte ökar alls.

Ett exempel på regeringens brist på klimatpolitik är hanterandet av de trängselavgifter som stockholmarna röstade Ja till i samband med valet 2006.

Trängselavgifterna var en accepterad klimatavgift som effektivt minskade utsläpp och trängsel och möjliggjorde en historisk satsning på kollektivtrafiken i Stockholm. I regeringens händer har trängselavgifterna omvandlats till en vägskatt för Förbifart Stockholm, en motorväg som inte är behovsbaserad utan endast syftar till att möjliggöra ytterligare exploatering av huvudstaden.

De åtskilda miljarder som regeringen vill använda till mer asfalt kan istället bidra till att minska Sveriges koldioxidutsläpp kraftigt.

Förbifarten beräknas exempelvis kosta 25 miljarder kronor.

För samma investering hade regeringen exempelvis kunnat bygga 50 mil spårväg i Stockholm, Göteborg och Malmö som hade varit till nytta för hundratusentals människor.

Regeringen har valt att bygga en motorväg mot klimatförändringar. Hur länge kommer regeringen undan med tomma klimatlöften? Hur länge ska Sverige fortsätta att vara ett u-land sett ur ett kollektivtrafikperspektiv?

För att komma till rätta med klimatförändringen krävs ett omedelbart moratorium för motorvägsbyggen och en kraftig utbyggnad av järnväg och kollektivtrafik.

Karin Svensson Smith, Riksdagsledamot i trafikutskottet för Miljöpartiet de Gröna

Klimatpåverkan av en Förbifart

Vägverket och Transek har räknat på konsekvenser av Förbifartens genomförande. Huvudsakligen finns dessa redovisade i den MKB som presenterades av Vägverket i juni 2005 samt i Transeks rapport från sommaren 2006. I Vägverkets MKB presenteras ett så kallat Nollalternativ och ett Förbifartsalternativ. Beräkningarna förutsätter en väntad effektivisering av fordonen.

- Nollalternativet innebär att inga åtgärder för att minska trafiken och inga nya vägbyggen genomförs i Stockholm. Trafikökningen beräknas då bli 39 % till 2015 jämfört med idag och koldioxidutsläppen beräknas öka med 19 %, eller 440 000 ton.
- Förbifartsalternativet skulle innebära en trafikökning på 44 % 2015 jämfört med idag och koldioxidutsläppen beräknas öka med 25 %, eller 580 000 ton. Det är 140 000 ton mer än i Nollalternativet och en total koldioxidutsläppsökning lika stor som dagens utsläpp från hela svenska sjöfarten!

Slutsatsen av detta är att varken Nollalternativet eller Förbifartsalternativet är några framkomliga alternativ för klimatförbättringar. Ska vi komma till rätta med klimatförändringen och minska koldioxidutsläppen finns det bara en väg att välja: Klimatskatter i form av exempelvis trängselskatt, utbyggd kollektivtrafik och en stadsplanering som underlättar för kollektivtrafik.

Hur mycket kollektivtrafik får vi för 25 miljarder?

Förbifart Stockholm beräknas kosta 25 miljarder kronor. Dessa pengar borde istället läggas på förbättringar av kollektivtrafiken i Stockholm, Göteborg och Malmö.

I första hand bör pengarna gå till att garantera att nuvarande trafik fungerar som det är tänkt. Det kan handla om åtgärder som att byta ut vagnar på pendel, tunnelbana och spårväg eller att genomföra handikappsanpassningar av trafiken.

Människor som idag står på perrongen eller busshållplatsen ska veta att de kommer till jobbet i tid.

25 miljarder skulle dessutom räcka till att avsevärt förstärka utbudet av kollektivtrafik i de tre städerna. Exempelen nedan ger en fingervisning om möjligheterna.

- När Stockholms tunnelbanesystem byggdes kostade det i dagens pengar mellan 15-30 miljarder kronor. Tunnelbanesystemet har utan tvekan inneburit en större samhällsekonomisk lönsamhet än vad Förbifarten kommer att göra.

Idag utgör tunnelbanesystemet den enskilt viktigaste delen av Stockholms infrastruktur för persontransporter.

- En kilometer spårväg kostar i genomsnitt cirka 50 miljoner kronor att bygga. (Förbifarten beräknas kosta 1 miljard per kilometer) För 25 miljarder kronor skulle man alltså få 50 mil spårväg. Detta ska jämföras med 2,5 mil Förbifart.
- Stadslånet för Stockholmsförsöket innefattade en satsning på 1,5 miljarder i Stockholms kollektivtrafik. Det gav 100 000 nya sittplatser och ca 200 nya bussar och 16 nya busslinjer, inklusive driftskostnader. 25 miljarder skulle motsvara 1 650 000 nya sittplatser, 3 300 nya bussar och 264 nya busslinjer.
- 25 miljarder skulle kunna bidra till att ta bort vinstkravet på SJ så att tågtrafiken i hela landet kan bli bättre utan att bli dyrare för resenärerna.

Om 10 % åkte kollektivt

Vilka effekter har då ett ökat åkande med kollektivtrafik på klimatet? Låt oss anta att resandet med kollektivtrafik ökar med 10 % i landet, Stockholms län, Stockholms stad och innerstad. Förutsatt att det ökade resandet med kollektivtrafik ersätter persontransporter med bil är följande beräkning en rimlig.

- Vägtrafikens utsläpp av koldioxid år 2004 var 18 318 000 ton. Av dessa kom cirka två tredjedelar, eller 12 miljoner ton, från persontransporter (resten från godstransporter). Om tio procent av persontransporterna på väg ersattes av kollektiva resor skulle utsläppen minska med 1,2 miljoner ton per år. Ersättningsresor skulle äta upp en del av detta, men cirka en miljon ton i nettominus är inte orimligt.
- Stockholms län: Koldioxidutsläppen i Stockholms län har beräknats utifrån Statistiska centralbyråns (SCB) energibalanser. De totala utsläppen 2003 var 6 100 000 ton. 43 %, eller 2 623 000 ton, kom från vägtrafiken. Vid samma fördelning mellan persontransporter och godstransporter som i landet blir det cirka 1,73 miljoner ton. Om tio procent av dessa ersattes skulle koldioxidutsläppen minska med 173 000 ton per år. Ersättningsresorna skulle äta upp en liten del av detta, men cirka 150 000 ton i nettominus är en rimlig bedömning.
- Stockholms stad (kommun): Stockholms stad släpper ut totalt drygt två miljoner ton koldioxid per år. En tredjedel, eller drygt 800 000 ton, kommer från vägtrafiken, varav 530 000 ton kommer från persontransporter (med samma antagande som ovan). Om tio procent av dessa ersattes skulle det

minska utsläppen med över 50 000 ton per år. Samma resonemang som förs om ersättningsresorna ovan gäller även i staden. Troligen ligger minskningen kring 40 000 ton per år.

- Stockholms innerstad: Biltrafikens utsläpp av koldioxid i Stockholms innerstad uppgick 2003 till ca 240 000 ton. Av detta antas två tredjedelar, dvs 160 000 ton, komma från persontransporter. Om tio procent försvann skulle utsläppen minska med 16 000 ton per år. Efter ersättningsresor skulle det troligen vara cirka 10 – 15 000 ton.

Som jämförelse innebär en enkel resa Stockholm - Bangkok 3 ton koldioxidutsläpp per person. Om kollektivtrafikutnyttjandet i Stockholm, Göteborg och Malmö ökade skulle det alltså kunna få en betydande effekt på Sveriges totala klimatutsläpp, förutsatt att denna kollektivtrafikökning också innebär en minskning av biltrafiken.

Slutsats

För att komma till rätta med klimatförändringarna krävs det ett omedelbart moratorium för nya motorvägar; Förbifart Stockholm mfl. Det står inte i motsats till tillväxt utan handlar om att förändra resandet, i det här fallet i våra storstäder. Att erbjuda stadsborna vettiga alternativ till bilen.

Genom att använda de 25 miljarder som Förbifarten beräknas kosta till förbättrad kollektivtrafik i Stockholm, Göteborg och Malmö skulle regeringen kunna visa att de menade allvar i klimatfrågan och lägga grunden för en långsiktig och hållbar transportpolitik.