

Trafik- och renhållningsnämnden
2012-11-22

Skrivelse om möjligheten att nå
klimatmålen med byggandet av
förbifart Stockholm

Daniel Helldén (MP)
Martin Hansson (MP)
Hampus Rubaszkin (MP)
Maria Antonsson (MP)

Skrivelse

FN:s klimatpanel (IPCC) har slagit fast att klimatet håller på att förändras utöver den naturliga variationen och att denna förändring beror på mänsklig påverkan. Det handlar om att människan med sina utsläpp av växthusgaser, framför allt koldioxid, förstärker den naturliga växthuseffekten. Detta befaras leda till en höjning av jordens medeltemperatur och därmed ett förändrat klimat med följder för människor, djur och växter, följder som vi bara delvis känner till i dagsläget.

Världsbanken släppte den 19 november en rapport som visar på att jordens medeltemperatur går mot en 4 grader varmare värld, med mycket stora konsekvenser för liv på jorden. *"Då talar vi inte om en framtid som är farlig för mänskligheten, utan om en framtid som är katastrofal för mänskligheten"*, säger Johan Rockström, professor i miljövetenskap vid Stockholms universitet.

Scenariot gäller förutsatt att vi inte vidtar stora och nödvändiga åtgärder för att minska utsläppen av klimatgaser. Men det är bråttom. En fyra grader varmare jord leder enligt forskningen till mycket allvarliga, eller rent katastrofala konsekvenser, med kraftigt stigande havsnivåer, översvämningar och inte minst värmeböljor, som kommer att kräva många människors liv.

FN:s klimatkonvention anger att människans påverkan på klimatet inte får resultera i en farlig störning av klimatsystemet. Detta har konkretiserats i det s.k. 2-gradersmålet som anger att den globala ökningen av medeltemperaturen bör begränsas till högst två grader Celsius jämfört med den förindustriella nivån.

Projektet Förbifart Stockholm är ett projekt som tvärt emot de stora åtgärder som är nödvändiga för att nå klimatmålen leder till högre utsläpp av koldioxid. I MKB för arbetsplan till B4 Förbifart Stockholm anges att projektets huvudscenario leder till 69 procent mer vägtrafik år 2035 än nuläget år 2007, med trängselskatt på Essingeleden. Samtliga alternativ ger ett mindre trafikarbete där nollalternativet ger 3 procent mindre trafik (*Nollalternativet är utan trängselskatt på Essingeleden*) än huvudscenariot och scenariot med mycket kraftiga åtgärder ger 60 procent mindre trafik än huvudscenariot. Scenariot med mycket kraftiga åtgärder är det enda som även ger sammantaget mindre vägtrafik än år 2007 och samtidigt minskar koldioxidutsläppen med 65 procent jämfört med 1990. Koldioxidutsläppen bedöms behöva minskas med hela 80 procent till 2030 för att klara 2-gradersmålet. Det krävs därmed ännu kraftfullare åtgärder och Förbifart Stockholm medför att ekonomiska styrmedel för vägtrafiken ökar mer än utan Förbifart Stockholm. Trafikverket har i såväl MKB till projektet

Förbifart Stockholm som till kapacitetsutredningen och även tidigare vid förra åtgärdsplaneringen uttryckt tydligt att det krävs kraftiga trafikminskningar för att nå klimatmålen.

I MKB till förbifart Stockholm skriver Trafikverket följande om bedömningen av en förväntad teknisk utveckling: *Om det enbart är den tekniska utvecklingen som ska bidra till att vi klarar klimatmålen måste fordonens utsläpp av växthusgaser i princip upphöra helt. I ett scenario med ett antagande om att emissionerna minskat med 70 procent jämfört med dagens emissioner beräknas koldioxidutsläppen från trafiken i länet bli 1,6 miljoner ton år 2035. Det innebär att ett klimatmål om 40 procents reduktion jämfört med 1990 års nivå klaras. Det är dock i dagsläget ytterst tveksamt om en sådan avancerad teknisk utveckling, i kombination med snabbt utbyte av fordonsflottan, är möjlig på så kort tid. 70 procents minskning av emissionerna är betydligt mer än vad Trafikverket anser realistiskt.*

Med anledning av att den borgliga majoriteten vill bygga Förbifart Stockholm och att Trafikkontoret anser att projektet är väsentligt för Stockholms utveckling ställer vi frågan om vilka mycket kraftfulla åtgärder som anses rimliga och genomförbara för att byggandet av Förbifart Stockholm ska vara förenligt med klimatmålen? Under förutsättning att dessa mycket kraftfulla åtgärder bidrar till att nå klimatmålen kommer enligt Trafikverkets beräkningar vägtrafikarbetet att minska med 33 procent till år 2035. Samtidigt har Trafikverket bedömt att det behövs fördubblad turtäthet i kollektivtrafiken för att möjliggöra ett tillgängligt och klimatneutralt resande. Anses med denna utveckling fortfarande projektet Förbifart Stockholm som väsentligt för Stockholms utveckling?

Slutsatsen är att det krävs mycket kraftiga åtgärder för att trafiken i länet ska vara förenlig med 2-gradersmålet. Om dessa mycket kraftiga åtgärder genomförs blir Förbifart Stockholm kontraproduktiv till dessa åtgärder, och kräver ännu högre ekonomiska styrmedel för vägtrafiken. I ett mer bilsnålt samhälle är den nuvarande kapaciteten i det befintliga vägsystemet tillräcklig och problem med buller och partiklar förbättras radikalt genom minskad vägtrafik.

Vi vill med denna skrivelse få Trafikkontorets syn på ovanstående och få svar på följande frågor:

- Vilka mycket kraftfulla åtgärder anses rimliga och genomförbara för att byggandet av Förbifart Stockholm ska vara förenligt med 2-gradersmålet?
- Anses fortfarande projektet Förbifart Stockholm som väsentligt för Stockholms utveckling med genomförandet av mycket kraftfulla åtgärder för att nå 2-gradersmålet?

Trafik- och renhållningsnämnden
2013-05-20

Skrivelse

Överrensstämmer finansieringen av
Förbifart Stockholm med
Framkomlighetsstrategin och
Färdplan för ett fossilbränslefritt
Stockholm 2050?

Daniel Helldén (MP)
Martin Hansson (MP)
Hampus Rubaszkin (MP)
Petra Schagerholm (MP)
Kajsa Stenfelt (V)

Skrivelse

Miljöpartiet de gröna säger nej till Förbifart Stockholm som inklusive ränta beräknas att kosta omkring 45 miljarder kronor i 2009 års priser, eller 61 miljarder kronor i löpande priser. Motorvägen ska till 90 procent finansieras av intäkterna från trängselskatten som helt reserveras för väginfrastruktursatsningar till år 2053. Intäkterna minus kostnaderna från trängselskatten fram till detta år beräknas till cirka 60 miljarder kronor, omkring hälften av dessa tillfaller inte regionen utan går direkt till staten i form av räntekostnader. För att den finansiella kalkylen till Förbifart Stockholm ska svara mot totalkostnaderna för Förbifart Stockholm krävs utöver inflationsjusterade trängselskattavgifter och minskade systemkostnader även att biltrafiken över tullsnitten och Essingeleden (*som ska omfattas av trängselskatt om Förbifarten öppnar*) ska öka fram till år 2053, för att öka intäkterna till staten. Den ekonomiska kalkylen till Förbifart Stockholm bygger således på en successivt ökad vägtrafik, specifikt över de tullsnitt där trängselskatten egentligen ska ha som syfte att dämpa trafikutvecklingen.

Stadens Framkomlighetsstrategi anger som ett mål att *den totala körsträckan med bil eller lastbil på stadens vägar och gator i högtrafik ska hållas vid högst 2008 års nivåer till år 2030*. Trafikverkets beräkningar pekar på att trafiken med privatbilar i hela Sverige skulle behöva minska med cirka 20 procent till år 2030 för att målen för minskade koldioxidutsläpp ska nås (*fossiloberoende fordonsflotta*). Trafikverket anger även att Storstadsregionerna behöver minska trafiken ännu mer - cirka 25 procent - för att nå målen för minskade koldioxidutsläpp. För Stockholms stad som utgör den mest centrala delen av den mest tätbefolkade regionen i landet torde minskningen behöva vara större än 25 procent.

En tydlig synergi mellan stadens *färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050* i förhållande till den nationella färdplanen 2050 är att stora krav kommer att ställas på kommuner att anpassa samhället, till exempel genom en markanvändningsplanering som kan leda till minskat behov av transporter. Enligt Framkomlighetsstrategin *har Trafik- och renhållningsnämnden huvudansvaret för att hålla nere biltrafiken inom staden och måste samarbeta med andra väghållare i länet för att minska biltrafikmängderna till och från staden*.

Dagens trafikplanering bygger huvudsakligen på en prognosbaserad teori om ständigt ökad biltrafik. Fler vägar skapar även ny trafik. I en växande storstad med välmående ekonomi får man precis den trafikmängd i högtrafik som man skapar vägkapacitet åt. Inducerad efterfrågan, där en ökad tillgång till en vara resulterar i en högre efterfrågan, är väletablerad i ekonomisk teori men har en särskild innebörd för utbyggnaden av trafikinfrastruktur. På kort sikt kan en ny väg inducera mer trafik genom att vägen erbjuder en bättre service än andra alternativ. På längre sikt induceras mer trafik genom vägens påverkan på lokaliseringen av verksamheter och människors val av bostad, som även de bygger på vägens strukturerande effekter. Trafiken över det så kallad regioncentrumsnittet har stabiliserats sedan trängselskatten infördes trots fortsatt befolkningsökning inom detta område. Detta kan vara ett resultat av att regionen i sig själv inte växer lika mycket utanför regioncentrumsnittet som innanför. Men det kan också peka mot ett annat trendbrott, som ifrågasätter de antaganden vi gör när vi tar fram prognoser. Sedan bilens tillkomst har trafiken i storstäder nämligen följt ökningarna i befolkning och i ekonomiskt välstånd, men det börjar finnas tecken på att ett trendbrott sker och att trafikarbetet (*det vill säga det totala antal körda kilometer på ett visst vägnät*) inte längre är så starkt kopplat till tillväxt (*se till exempel 'Peak Car use': understanding the demise of automobile dependence, Newman och Kenworthy, Journal of World Transport Policy and Practice 2011*).

Miljöpartiet de gröna befarar att den ekonomiska modell som förväntas generera intäkterna till investeringskostnader och räntekostnader till Förbifart Stockholm bygger på en prognostiserad framtid om ökad vägtrafik som inte går i linje med stadens *Framkomlighetsstrategi, Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050* och de nationella pretentionerna om minskad vägtrafik, till exempel Trafikverkets klimatutredning till Kapacitetsutredningen och Naturvårdsverkets Färdplan 2050. Det är djupt oroande om det skapas en ny målkonflikt i regionens trafikplanering som antingen motverkar de mål om minskad biltrafik som förefaller vara konsensus, eller som riskerar ett bestående ekonomiskt underskott där de höga totalkostnaderna för Förbifart Stockholm inte kan betalas. Det är rimligen staten som väghållare och genom önskan om fortsatt kontroll över intäkterna som bär ansvaret för finansieringen av Förbifart Stockholm, men staden står bakom finansieringsmodellen och har därmed ett stort politiskt ansvar för överrenskommelsen.

Diskussionen ovan föranleder att Miljöpartiet de gröna anser att det behövs ett klargörande. Stadens ambitioner är minskad biltrafik samtidigt som finansieringen av Förbifart Stockholm bygger på ökad biltrafik. Hur överrensstämmer *finansieringsmodellen* till Förbifart Stockholm med *Framkomlighetsstrategin* och *Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050*?

Hur påverkas finansieringen av Förbifart Stockholm om passagera över tullsnitten hålls vid högst 2008 års nivåer till år 2030 och därefter följer intentionerna i färdplan 2050? Hur påverkas finansieringen av Förbifart Stockholm om biltrafiken successivt minskar med sammanlagt 25 procent över tullsnitten till år 2030, med basår 2010, och därefter följer intentionerna i färdplan 2050? Vilka risker finns att framtida ekonomiskt utrymme för nödvändiga investeringar i regionen uteblir som en följd av en situation där trängselskatten inte ger de intäkter som kalkylen bygger på?

Om det visar sig föreligga en målkonflikt mellan önskade biltrafikminskningar och intäktsförväntningar är det av största vikt att detta grundligt åskådliggörs. Inte minst för politiskt beslutsfattande att överväga alternativa lösningar för att med en hållbar ekonomisk uppgörelse uppnå såväl ökad framkomlighet som klimatmål i regionens transportinfrastruktur.