



Rolf Gäfvert  
Trafikplanering  
08-508 263 27  
rolf.gafvert@stockholm.se

Till  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2013-06-13

**Möjligheten att nå klimatmålen med byggandet av Förbifart Stockholm. Svar på skrivelse från Daniel Helldén m.fl. (mp). Överensstämmer finansieringen av Förbifart Stockholm med framkomlighetsstrategin och Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050? Svar på skrivelse från Daniel Helldén m.fl. (mp) och Kajsa Stenfelt (v)**

**Förslag till beslut**

1. Trafik- och renhållningsnämnden besvarar skrivelser från Daniel Helldén m.fl. (mp) och Kajsa Stenfelt (v) med detta tjänsteutlåtande.

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef

Mattias Lundberg  
Avdelningschef

Erika Björnsson  
Enhetschef

---

Bilaga 1: Skrivelse från Daniel Helldén m.fl. (mp) till TrN 2012-11-22

Bilaga 2: Skrivelse från Daniel Helldén m.fl. (mp) och Kajsa Stenfelt (v) till TrN 2013-05-20



## Sammanfattning

Daniel Helldén m.fl. (mp) och Kajsa Stenfelt (v) har till trafik- och renhållningsnämnden riktat två skrivelser om Förbifart Stockholms miljömässiga och finansiella förenlighet med uttalade miljömål.

I miljökonsekvensbeskrivningen till arbetsplanen för förbifarten redovisas ökade klimatgasutsläpp på länsnivå med 0,7 % som följd av förbifartens utbyggnad. Trafikkontoret bedömer att det oavsett om förbifarten byggs eller inte kommer att behövas kraftfulla åtgärder för att nå det s.k. tvågradersmålet och att tillskottet från förbifarten är så litet i sammanhanget att det inte uppväger projektets fördelar i övrigt.

Staden deltar inte i finansieringen av förbifarten och kontoret kan därmed knappast lämna några synpunkter på hur olika trafikfall påverkar denna finansiering. Trafiken över avgiftssnittet kan komma att bli såväl lägre som högre än den antagna, men det är staten som bär dessa risker.

## Bakgrund

Daniel Helldén m.fl. (mp) har till trafik- och renhållningsnämnden 2012-11-22 riktat skrivelsen "Skrivelse om möjligheten att nå klimatmålen med byggandet av Förbifart Stockholm". Skrivelsen bifogas, bilaga 1.

Daniel Helldén m.fl. (mp) och Kajsa Stenfelt (v) har till trafik- och renhållningsnämnden 2013-05-20 riktat skrivelsen "Överensstämmer finansieringen av Förbifart Stockholm med framkomlighetsstrategin och Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050?" Skrivelsen bifogas, bilaga 2.

I skrivelsen till nämnden 2012-11-22 framförs att utbyggnaden av Förbifart Stockholm leder till ökade koldioxidutsläpp. Man konstaterar att inte ens åtgärdsscenario "Mycket kraftiga åtgärder" (som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen till förbifartens arbetsplan 2011) räcker till för att klara det s.k. tvågradersmålet. I skrivelsen ställs 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 klara 2-gradersmålet?

I skrivelsen till nämnden 2013-05-20 framförs att den ekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm (som till större delen finansieras med trängselskattemedel) bygger på en successivt ökad vägtrafik. Författarna befarar att detta står i motsättning till målangivelser i stadens framkomlighetsstrategi, policydokumentet Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050 och nationellt angivna mål om minskad trafik.

I skrivelsen ställs följande frågor:

- Hur överensstämmer 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?

### **Trafikkontorets synpunkter**

Förbifart Stockholm är ett statligt projekt som fullt ut finansieras med statliga medel i form av trängselskattemedel och statliga anslag i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen och det därefter följande s.k. medfinansieringsavtalet. Tillåtlighet till projektet lämnades av regeringen i september 2009.

Stockholms stad står bakom utbyggnaden av förbifarten med hänsyn till dess stora nyttor i form av förbättrad sammanlänkning mellan de nordliga och sydliga regionhalvorna, avlastning av Essingeleden (och därmed i viss mån av innerstaden), minskad sårbarhet i trafiknäten m.m.

I miljökonsekvensbeskrivningen till arbetsplanen redovisas en ökning på 0,7 % av utsläppen av klimatgaser på länsnivå jämfört med det s.k. nollalternativet som följd av tillkomsten av förbifarten.

Trafikkontoret bedömer att oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte kommer det att behövas kraftfulla åtgärder för att klara tvågradersmålet. Exakt hur



sådana åtgärder kan komma att utformas går inte att veta idag. Trafikverket har dock gjort känslighetsanalyser med högre värderingar av koldioxidutsläpp (vilket implicerar högre bensinpriser). De visar exempelvis att en värdering på 3,5 kr per kg i stället för huvudkalkylens 1,5 kr per kg minskar nettonuvärdet av förbifarten med ca 400 mnkr. Därmed sjönk den samhällsekonomiska lönsamheten i den kalkylen från en nettonuvärdeskvot på 0,2 till 0,1 (Trafikverket, Samlad effektbedömning av E4 Förbifart Stockholm, nov 2009). Kontoret bedömer, bl.a. mot denna bakgrund, att förbifarten är viktig för stadens och regionens utveckling även om kraftfulla åtgärder för att nå klimatmålen genomförs. Kontoret står bakom klimatmålen och arbetar för deras uppfyllande.

Förbifart Stockholm kan sägas rimma väl med framkomlighetsstrategin i den meningen att den avlastar Essingeleden och i andra hand även gator i innerstaden. I Trafikverkets s.k. huvudprognos från år 2009 redovisas således en avlastning av innerstadens gatunät med uppemot 9 % jämfört med nollalternativet.

I och med att staden inte deltar i finansieringen av förbifarten kan trafikkontoret knappast lämna några prognoser för hur denna finansiering påverkas av eventuella trafikminskningar i trängselskattesnittet. Trafiken över avgiftssnittet kan komma att bli såväl lägre som högre än den antagna, men det är staten som bär dessa risker. Det är knappast heller möjligt för kontoret att bedöma påverkan på andra infrastrukturinvesteringar i regionen av det i skrivelserna redovisade scenariot.

### **Trafikkontorets förslag**

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden besvarar skrivelserna från Daniel Helldén m.fl. (mp) och Kajsa Stenfelt (v) med kontorets utlåtande.

**Slut**