

Stockholm 2009.02.12

**Yttrande gällande Kompletterande underlag för  
E4 Förbifart Stockholm daterat 2009-01-16**

Söderorts och Stockholms naturskyddsföreningar anser att Vägverket inte har svarat tillfredsställande på de frågor som ställts. Framför allt saknas fortfarande utredningar som visar hur Förbifarten ska kunna förenas med klimatmålen. Vidare saknas uppgifter om hur den samhällsekonomiska kalkylen skulle se ut om åtgärder för att nå klimatmålen vidtas, och därmed trafikflödena minskas.

De kompletterande utredningarna, liksom de tidigare gjorda, är starkt beroende av hur utredningarnas uppdrag har beskrivits, vilka ingångsvärden som ges etc. Det är väsentligt att alla utredningar rörande Förbifartens samhällsekonomiska nytta, miljö effekter m.m. beskrivs på ett objektivt och klagörande sätt. Föreningarna ifrågasätter om det är Vägverket som ska vara ansvariga för konsekvensbeskrivningar och ekonomiska kalkyler rörande Förbifarten.

Behovet och konsekvenserna av Förbifarten bör få en förnyad utredning av en oberoende myndighet som inte är kopplad till ett visst trafikslag.

Föreningarna har valt att lämna synpunkter på svaren på frågorna 10 och 13.

**Fråga 10** efterlyser bl.a. en redovisning av miljökonsekvenser, samt vilka genomförbara åtgärder som kan förebygga eller minska eventuella negativa konsekvenser.

Föreningarna anser att Vägverkets kompletterande PM inte ger svar på dessa frågor framför allt vad gäller utsläppen av koldioxid under driftstiden.

I de beräkningar av koldioxidutsläpp som redovisas har inte förbifartens strukturerande effekt tagits med i trafikanalyserna. Ett av de tyngre argumenten som har använts för leden, är just att leden ger förutsättning för exploateringar i anslutning till leden, vilket i sin tur ger ökad biltrafik. Dessa effekter nämns i en mening i underlagsmaterialet, men negligeras i den fortsatta redovisningen, liksom i sammanfattningen av det kompletterande underlaget. Istället upprepas påståendet att förbifarten ger ungefär lika stora koldioxidutsläpp som 0-alternativet, trots att en stor del av den troliga trafikökningen inte tagits med i beräkningen.

Vidare ifrågasätter föreningen trafikanalyserna på följande punkter:

Erfarenheter visar att en ökning av vägkapaciteten bidrar till nya bilresor som tidigare gjordes med andra färdmedel eller inte alls. Den trafikminskning som Förbifarten ska ge på Essingeleden och gatorna i innerstaden, och som utgör ett underlag för beräkningen av miljökonsekvenserna, kan mycket väl utebli. Likaså kan en avgift på Essingeleden, som förutsätts i utredningen, mycket väl medföra att trafiken i innerstaden ökar igen, eftersom denna färdväg då blir mer fördelaktig.

Vägverkets kompletterande PM innehåller inte heller något svar på hur förbifarten, eller åtgärder i samband med att leden byggs, skulle kunna bidra till att uppnå klimatmålen. I texten hänvisas till att det i en analys från RTK skrivs att de viktigaste verktygen för att nå klimatmålen är teknikutveckling tillsammans med ekonomiska styrmedel. Sådana styrmedel kommer att minska trafikflödena, men i Vägverkets svar dras inga slutsatser av detta, t.ex. att det kanske kan påverka trafikmängden i analyserna.

Istället påpekas att det är viktigt att Förbifart Stockholm inte *motverkar* möjligheterna att nå (klimat)målen. Söderorts och Stockholms naturskyddsföreningar anser att detta är lite väl lågt ställda ambitioner när det gäller en så stor investering som Förbifarten. Den fortsatta texten (under punkt 2.4 i svaret som ska handla om möjligheten att nå Sveriges klimatmål) övergår i att beskriva förbifartens fördelar på helt andra plan än de miljömässiga. Sådana skrivningar gör att det är svårt att tro på utredningens objektivitet, och bidrar till att föreningarna vill att konsekvensbeskrivningar och en samhällsekonomisk kalkyl ska utföras av oberoende organ.

**Fråga 13** efterlyser en aktuell samhällsekonomisk kalkyl, inklusive trängselskattens effekter.

Söderorts och Stockholms Naturskyddsföreningar anser att inte heller denna fråga besvaras på ett acceptabelt sätt.

I den samhällsekonomiska analysen som redovisas jämförs Förbifarten med ett 0-alternativ som innebär att ingen Förbifart byggs, allt annat lika. Söderort och Stockholms naturskyddsföreningar anser att detta inte ger en fullvärdig beskrivning av de samhällsekonomiska effekterna. Det bör finnas ett alternativ där lika mycket ekonomiska resurser som Förbifarten kostar investeras i kollektivtrafiken och/eller används för styrmedel, trängselavgifter, teknikutveckling eller annat som bidrar till att förbättra trafiksituationen och miljön. Eftersom Förbifarten inte bidrar till att minska utsläppen av växthusgaserna, bör leden jämföras med andra lösningar som bättre uppfyller klimatmålen.

I kompletteringarna ges inte tillfredsställande svar på hur trängselavgifter kan användas för att minska trängsel och miljöeffekter. I kapitel 6 skrivs att ”trängselavgifter kan fungera som ett alternativ till Förbifarten för att lösa trängselproblemen”. Men detta följs inte upp trots att just trängseln är ett av de viktigare argumenten för en Förbifart. Föreningarna anser att svaren måste innehålla långt mer fördjupade analyser av hur trängselskatterna kan användas.

Med nuvarande bristfälliga utredningar är risken stor att Förbifarten planeras utifrån felaktiga trafikprognoser, där man bortser från de ekonomiska styrmedel och avgifter för trafiken som kommer att krävas för att uppnå klimatmålen. Förbifarten kan därmed bli en gigantisk felinvestering.

Med vänlig hälsning

Söderorts Naturskyddsförening

Stockholms Naturskyddsförening

Monica Attebrant

Sara Hellström