

Stockholm 2009-12-10

Vägverket  
Region Stockholm  
171 90 Solna

## Naturskyddsföreningens i Stockholms län synpunkter på förslag till arbetsplan för Förbifart Stockholm

### Ambitionerna i RUFSS 2010 och Cederschiöldsförhandlingen har ändrat förutsättningarna

En central utgångspunkt för det redovisade förslaget till arbetsplan är den gällande regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFSS 2001 – se t ex vägutredningen. Ett av de huvudsyften som anges för Förbifart Stockholm är att tillgodose ambitionerna i RUFSS 2001. I detta ligger bl.a. förutsättningen att vägtrafikarbetet i Stockholmsområdet väntas öka kraftigt, i storleksordningen 70-80 procent.

Just nu är Stockholms läns landstings Regionplanenämnd i begrepp att besluta om en uppdatering av den regionala utvecklingsplanen. På en i sammanhanget avgörande punkt skiljer sig det uppdaterade planförslaget, RUFSS 2010, radikalt från det underlag arbetsplanen bygger på, nämligen bedömningen av det framtida trafikarbetet.

RUFSS 2010 har som ett dimensionerande mål fastställt den ambition som ingår i den s.k. Cederschiöldsuppgörelsen, d.v.s. att koldioxidutsläppen från vägtrafiken i länet mellan 2005 och 2030 ska minska med 30 procent. För att klara denna ambition krävs, enligt RUFSS 2010, inte bara dramatiska tekniska förbättringar av fordonen utan också så kraftiga ekonomiska styrmedel att vägtrafikarbetets ökning begränsas till drygt 30 procent. Jämfört med de prognoser arbetsplanen bygger på måste således var fjärde bil bort vilket givetvis radikalt förändrar förutsättningarna för det projekt arbetsplanen berör.

De förutsättningar Vägverkets förslag bygger på, gäller således inte längre. Mot denna bakgrund anser Naturskyddsföreningen i Stockholms län att Vägverket bör dra tillbaka förslaget till arbetsplan och återigen se över infrastrukturplaneringen och överväga om de motiv som tidigare framförts för projektet alltfjämt gäller, även om 25 procent av den beräknade trafiken försvunnit. Enligt föreningens uppfattning förefaller det märkligt om behovet av projektet skulle vara mer eller mindre helt oberoende av de framtida trafikvolymerna.

### En reviderad prövning enligt fyrstegsprincipen

Genom att ställa sig bakom den s.k. fyrstegsprincipen har riksdagen upprepade gånger markerat att man anser att trafikproblem i första hand bör lösas med andra åtgärder än nyinvesteringar. Med betydligt lägre trafikflöden än man i den tidigare planeringen utgått från borde förutsättningarna att hantera de aktuella trafikproblemen utan den nya, stora motorleden, vara betydligt mera realistiska och intressanta. Med tanke på de väldiga värden, både ekonomiska och miljömässiga, som står på spel så utgår vi från att Vägverket genomför en sådan, reviderad prövning av behovet av Förbifart Stockholm.

Mårten Wallberg  
Ordförande