



Länsstyrelsen i Stockholms län

Uppsala den 14 september

## Remissvar från Gröna Bilister: Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 – 2021

### Sammanfattning

Det föreliggande förslaget innebär en mycket väsentlig ökning av trafikens klimatpåverkan, en snabbare ökning av privatbilismen än av kollektivtrafiken, en förvärrad trängsel, fortsatt oacceptabelt höga nivåer av hälso- och miljöpåverkande partiklar och kväveoxider liksom buller och vibrationer, ett otillräckligt skydd för grönområden och gröna kilar, en ekonomisk förfördelning av kollektivtrafik och gång/cykel, alltför begränsade minskningar av dödligheten i trafik och ingen fokusering alls på dödligheten av trafik, samt en oacceptabelt hög kostnadsnivå för denna mycket begränsade nytta. Vidare har den demokratiska processen varit otillräcklig för framtagandet av åtskilliga av de delar som presenteras som redan genomdiskuterade. Sammantaget krävs mycket stora förändringar av förslaget för att det ska vara rimligt att slutligen anta, vilket också visas av miljökonsekvensbeskrivningens mycket kritiska bedömning av förslaget.

### Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av den framtida infrastrukturen i Stockholms län med omnejd. Gröna Bilister betonar infrastrukturplaneringens betydelse för att uppnå de för oss och för samhället mer generellt prioriterade miljö-, trafiksäkerhets-, tillgänglighets- och jämställdhetsmålen.

Vår utgångspunkt skiljer sig från andra, mer traditionella bilistorganisationer i det att vi menar att flertalet bilister ofta tar bilen därför att inget annat vettigt alternativ står till buds, och att många bilister gärna skulle avstå från en stor del av bilresorna om det vore praktiskt möjligt. Därmed ser vi stora delar av satsningarna på t.ex. kollektivtrafik och cykel som gynnsamma också för den gröne, framtidsinriktade bilisten.

Vi har såväl i tidigare remissvar som i flera egna skrifter gett omfattande förslag på hur infrastrukturplanering bör utformas dels generellt, dels mer specifikt för länet. Bl.a. har vi specifikt redogjort för våra förslag till utformning av trängselskatter/avgifter och till åtgärdsprogram för att uppnå de av EU och staten beslutade och bindande miljö kvalitetsnormer. Vidare har vi granskat en lång rad kommuner i regionen inom ramen för våra kommungranskningar.

Vi fokuserar i detta remissvar på de delar som främst berör bilismen, vilket dock inkluderar all den satsning på kollektivtrafik, gång och cykel som leder till ett minskat behov av att använda bilen.

## Avgränsning

Detta förslag utgår ifrån en lång rad sedan tidigare beslutade dokument, på överstatlig, statlig och regional nivå. Vi bedömer det dock som uppenbart att förslaget inte tillräckligt eller inte alls tagit hänsyn till följande dokument:

- EU:s luftkvalitetsnormer
- Kommunala miljö- och klimatmål inom regionen
- Bullernormer för trafik

På klimatområdet synes inte den av riksdagen antagna klimatpropositionen ha fått något större inflytande över förslagen. Den anger att Sveriges samlade utsläpp ska minska med minst 38 procent till år 2020 och långsiktigt sammanlagt minska 70-85 procent.

Förslaget utgår i hög grad för Stockholmsförhandlingen som anges vara ”djupt förankrad”. Vi ifrågasätter i vad mån detta är korrekt, utifrån att det varit en förhandling mellan ett begränsat antal parter med mycket begränsat inflytande från det civila samhället och dess organisationer, ingen egentlig miljökonsekvensbeskrivning och en mycket omfattande kritik från många aktörer.

## Övergripande mål

Det råder betydande osäkerhet vilka de övergripande målen för planen är. I bakgrundsmaterialet anges bl.a. mål som att ”Stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft”, liksom att cykel och gång ska ha ökad framkomlighet, samt att planen ska bidra till att förbättra miljö och klimat. Vidare ska antalet döda och svårt skadade i trafiken minska.

I sammanfattningen till huvuddokumentet anges helt andra mål:

- Stimulera täthet och flerkärnig utveckling
- Samordna utbyggnad av bebyggelse och transportsystem
- Effektiva och konkurrenskraftiga logistiktjänster
- Ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen
- Förbättra och underhålla befintlig infrastruktur
- Bygga ny infrastruktur i en snabbt växande region

Den stora diskrepansen mellan vad som anges som huvudmål är förvånande, och vi bedömer att de mål som anges i huvuddokumentet i alltför hög grad varit styrande på de andra målen kostnad.

Regeringen har att analysera de åtgärder som föreslås för de tre ekonomiska nivåerna i länsplanen utifrån samhällsekonomisk effektivitet, den samlade effektbedömningen, uppfyllelse av gällande transportpolitiska mål och samband med andra relevanta planer inom Sverige och andra länders planer. Vidare ska de 16 nationella miljömålen vara styrande, och bland dessa har länet fem prioriterade miljömål; begränsad klimatpåverkan, god bebyggd miljö, frisk luft, ingen övergödning samt hav i balans och levande kust och skärgård. Varför just dessa miljömål är prioriterade framgår inte, och i den underliggande miljökonsekvensbeskrivningen framgår att också andra miljömål är av relevans.

Både regeringens uppdrag om åtgärdsplaneringen och trafikverkens modell anger att åtgärdena bör analyseras enligt fyrstegsprincipen. Principen innebär att i första hand ska undersökas åtgärder för att påverka transportbehovet och val av transportsätt, till exempel åtgärder för att öka andelen kollektivtrafik och gods på järnväg. I andra hand ska undersökas åtgärder för att använda befintliga anläggningar och fordon mer effektivt, exempelvis styra trafik så att trängsel undviks. Härfter ska undersökas åtgärder för begränsad ombyggnad. I sista hand ska undersökas större ombyggnader, nyinvestering i infrastruktur med mera (ur miljökonsekvensbeskrivningen). Vi bedömer att denna plan börjar i motsatt ände, och allt för mycket fokuserar på nya investeringsobjekt, framför allt på vägsidan, medan åtgärder för att minska det totala transportbehovet nästan helt lyser med sin frånvaro.

## Övergripande skiljelinjer

Gröna Bilister bedömer att förslaget i högre utsträckning borde ha tagit hänsyn till:

- **Möjligheten att *inte resa***, t.ex. genom distansarbete och moderna IT-lösningar. Om dessa möjligheter systematiskt utnyttjas kan det totala resandet minska kraftigt, särskilt i rusningstid, vilket minskar behovet av nya infrastrukturinvesteringar. Trots att detta diskuterats i åtskilliga år, har det fortsatt inte gett något verkligt avtryck i planeringen.
- **Effekterna av ett mycket snabbt stigande oljepris.** IEA:s nya prognos (2009) innehåller mycket allvarliga varningar om en snart förestående fysisk oljebrist på marknaden, kombinerat med ett oljepris som varaktigt ligger kring USD 150/fat redan om några år. Detta bör få stor påverkan på trafiken, främst avseende flyget som ännu 2020 nästan fullt ut bedöms vara oljeberoende. Ett högre oljepris innebär troligen också ett högre pris på förnybara drivmedel och därmed ett minskat resande även med bil.
- **Ändrat beteende bland unga trafikanter.** Trenden att allt färre unga väljer att skaffa körkort, och att en mycket stor majoritet yngre avstår från egen bil, väntas fortsätta och förstärkas, och leder också det till ett mindre transportbehov och därmed till ett lägre investeringsbehov för ny infrastruktur vad gäller väg, men ett högre investeringsbehov vad gäller kollektiva transportmedel och cykelvägar.
- **Ett ökat elbils- och laddhybridsanvändande.** En förändrad mix i personbilsbeståndet lyfts fram som argument för vissa vägsatsningar, men vad t.ex. den lägre rörliga kostnaden innebär i form av ökat resande analyseras inte.

Vidare menar vi att länsplanen bör ha ett mer kritiskt förhållningssätt till regionförstoring än i förslaget. De större regionerna innebär ökade transporter och längre restider för både gods och människor.

## Stockholmregionens behov

I förslaget anges de viktigaste behoven för en utveckling av Stockholms trafiksystem vara:

- Ökad spårkapacitet
- Ny vägkapacitet över Saltsjö-/Mälarsnittet
- Ökad kvalitet för kollektivtrafiken
- Förbättrade infarter och tvärförbindelser
- Bättre kollektivtrafikförsörjning i expanderande områden

- Förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande genom en förbättring av befintligt vägnät
- Trafiksäkerheten behöver generellt förbättras
- Förbättrad miljö i befintligt trafiksystem
- Minskad klimatpåverkan

Vi avvisar kategoriskt att *minskad klimatpåverkan*, som är avgörande för vår civilisations framtida överlevnad, jämföras med ett upplevt behov av ökad vägkapacitet på vissa sträckor. Det är inte heller ur riksdagens och regeringens perspektiv acceptabelt att göra så, eftersom de transportpolitiska målen är överordnade för den regionala trafikplaneringen. Då samtliga mål enligt ovan synes vara jämställda, innebär det att själva grundförutsättningarna för förslaget är felaktiga.

Vidare ifrågasätter vi det faktiska behovet av *ny vägkapacitet* över Saltsjö-/Mälarsnittet, utifrån att någon genomgripande analys av andra sätt att nå samma nytta inte presenteras. Behovet kan inte rimligen vara väg utan är snarare ökad tillgänglighet och den bör vara möjlig att uppnå på andra sätt.

*Minskad bullerstörning* saknas helt som mål, trots att allt fler i Storstockholm upplever sig som bullerstörda och Stockholms Läns Landsting identifierar bullerfrågan som den kanske mest svårhanterade miljöaspekten för framtida planering - och därmed en aspekt som inte kan lösas efterhand eller överlåtas åt marknadskrafterna.

*Bättre luftkvalitet* anges inte vara ett viktigt behov, trots att innerstadsluften i Stockholm samt i flera andra delar av länet återkommande överskrider EU:s bindande miljökvalitetsnormer. Den slutliga versionen behöver bättre säkerställa att åtgärderna verkligen leder till en kraftig minskning av partikel-, marknära ozon och kväveoxidhalter i luften.

Inte heller identifieras *skydd av befintliga grönområden* och gröna stråk som ett viktigt behov, trots att Stockholmsområdet de senaste åren fått se andelen grönområden per capita minska kraftigt. Denna utveckling bör stoppa och helst vändas och det bör skrivas in som ett centralt mål för att förhindra en fortsatt kraftig exploatering av grönområden för trafikatsningar.

## Strategi för tillväxt och miljö

”Reduktion av trafikens utsläpp av koldioxid och andra miljöstörande ämnen väntas huvudsakligen kunna ske genom ny teknik”, anges det. Trots att Gröna Bilister betecknar sig som en teknikvänlig organisation, avvisar vi att så ensidigt hänvisa till marknadskrafter och teknikutveckling. Vi bedömer det som felaktigt då:

- Huvuddelen av trafiken år 2015 (medianåret för trafikplanen) består av bilar som redan finns på gatorna idag, med praktiskt taget noll elbilar, laddhybrider eller bränslecellsbilar, under en procent biogasbilar och under tio procent etanolbilar.
- En stor och ökande del av transporterens utsläpp kommer från långväga lastbilstransporter, där inga väsentliga teknikgenombrott är att vänta hitom 2015 (genomslag för Euro 5- och Euro 6-klassningen har miljömässig effekt men begränsad klimatmässig betydelse).
- Flygtrafiken endast förväntas minska sina utsläpp med cirka 1,5 procent per år, vilket kan komma att fullt ut motverkas av ett ökat resande.
- Båt- och färjetrafikens utsläppsminskningar blir troligen mycket begränsade till år 2015.

- Den väg- och rälsburna kollektivtrafikens utsläpp, särskilt avseende klimatpåverkan, kan däremot förväntas minska kraftigt till 2015 och 2021, utifrån den ambitiösa miljöplan som Stockholms Läns Landsting och SL beslutat.

I planen anges att ”samtidigt får inte kollektivtrafiken tappa marknadsandelar”. Det är en alltför passiv hållning och skrivningen ”Den riktigt stora utmaningen på både kort och lång sikt är att lyckas öka andelen kollektivtrafikresenärer” bör omvandlas till en mycket klar ambition att väsentligt öka kollektivtrafikandelarna, huvudsakligen genom att underlätta för bilisten att låta bilen stå. En länsplan som vill uppnå reella effekter bör innehålla mätbara mål om hur stor ökning av andelen kollektivtrafikresenärer som eftersträvas.

Vi instämmer i behovet av en utbyggd kapacitet för kollektivtrafiken under rusningstid, men menar att det behöver kombineras med åtgärder för att underlätta ett minskat totalt resande, med fokus på att minska arbetsresande t.ex. genom att ge bättre förutsättningar för att arbeta hemma en dag i veckan, innebärande en tjugoprocentig minskning av arbetsresandet för de som berörs. Vidare bör mer göras för att sprida ut trafiken över dygnet; trängselavgifternas differentiering visar att det är möjligt redan med ganska små ekonomiska incitament.

Vi bedömer det också som mycket viktigt att omlastning mellan transportslag underlättas, och vill för regeringen poängtera vikten av att förverkliga rekommendationerna i den särskilda utredning om detta som presenterades för något år sedan. Vi menar också att den här föreliggande skrivningens ensidiga fokus på att helt byta transportslag är felaktigt; minst lika viktigt för Stockholmsregionen är utökade möjligheter att kostnadseffektivt kunna byta mellan stora lastbilar och mindre transportfordon och därmed minska trängsel, buller, utsläpp och vibrationer i innerstaden. Detta blir än mer angeläget inom några år, då el- och biogasdrivna distributionsfordon börjar bli allmänt förekommande, medan tunga lastbilar huvudsakligen går på fossil diesel under hela planperioden.

## Ny infrastruktur

Utifrån ett bilistperspektiv är en utbyggd spårkapacitet från Centralstationen och söderut, bl.a. över den s.k. getingmidjan helt central, eftersom en mycket hög andel ofrivilliga bilresor sker på grund av bristande tillgång till tågtrafik, och en upplevds bristande tillförlitlighet. Vi bedömer därför att Citybanan behöver prioriteras mycket högt, och godtar inte de förseningar som diskuteras utifrån bristande finansiering.

*Förbifart Stockholm* bedömer vi som en grov felprioritering av knappa ekonomiska resurser, framdriven av starka ekonomiska särintressen med kopplingar till de mer konservativa delarna av bil- och transportsektorn. Utifrån vår expertroll inom omställningen till grön bilism avvisar vi helt påståenden från bl.a. regeringsföreträdare och bilindustrins branschorgan om att bilens utsläpp tillhör gårdagen, och att vi redan år 2020 kör fullt ut avgasfritt med elbilar och laddhybrider. År 2020 är det fullt möjligt och miljömässigt motiverat att ha enbart fossilbränslefria bilar i nybilsförsäljningen, vilket vi visat i rapporterna “Avvecklingsplan för fossilbränslebilen” och “Adjö till dinosaurierna” (Med Global Utmaning). Däremot är det inte troligt att alla dessa bilar också är fria från lokala utsläpp, utan en betydande del går fortsatt på förnybara drivmedel. Vidare kommer mellan en tredjedel och hälften av de bilar vi kör i år 2020 att vara sådana som redan finns på gatan idag. Idag finns ungefär 500 elbilar av nästan 4,5 miljoner fordon och det är tre år kvar tills Volvo börjar sälja sin första elbil, förmodligen i små volymer till en början.

Vidare kan laddhybrider/plug-in bara gå ett par mil på eldrift, innebärande att alla de som ska

förbi Stockholm använder förbränningsmotorn. Slutligen måste också utsläppen vid eldrift beräknas - de är noll enbart för den som ensidigt fokuserar på avgasröret. Allt detta gäller personbilssidan, för långväga lastbilar och långfärd bussar bedömer knappast någon att det sker ett storskaligt genombrott för el och biogas till 2020. Därmed är klimatpåverkan och de hälso- och miljöpåverkande utsläppen liksom bullernivåerna långt mycket högre än vad som anges i argumentationen för Förbifart Stockholm. Vidare innebär förstås också renare fordon fortsatta trafikolyckor, trängsel och nya vägbyggen medför samma ingrepp i naturen och samma barriär-effekter även om de trafikeras av elbilar. Slutligen skulle alternativnyttan för samma medel investerade i nya tekniklösningar inom bl.a. kollektivtrafiksidan och distansarbetsidan ge mångfalt större nytta och bidra till att bilisten oftare än idag kan avstå från att ta bilen utan att förlora tid eller bekvämlighet. Mot den bakgrunden avvisar vi Förbifart Stockholm.

## Finansiering

I förslaget anges att ”eftersläpningen i underhåll och reinvesteringar är betydande. Därtill kommer att föreslagen utbyggnad av nya anläggningar ytterligare kommer att öka behoven av drift-medel”.

Vi är kritiska till att avsnitten om finansiering knappast alls behandlar kostnadseffektiva sätt att undvika behov av ny infrastruktur - åtgärder i form av t.ex. attraktiv kollektivtrafik finns med men den väldiga besparing av utrymme och därmed behov av ny infrastruktur som bussar och tåg ger beräknas inte. Gång och cykling är ännu utrymmeseffektivare och har dessutom mycket lägre kostnad när ny infrastruktur trots allt behövs. Därför är det förvånande att dessa transportslag knappast alls behandlas. Inte heller beräknas hur behovet av ny infrastruktur kan minska om det totala resandet kan minska och spridas bättre över dygnet.

I förslaget anges också att ”Mindre åtgärder är ofta effektiva och viktiga komplement till de större kapacitetshöjande åtgärderna.” Ändå fokuseras ensidigt på de större, dyra åtgärderna och man nöjer sig med att föreslå en fondering av medel för små åtgärder.

Länsplanens innehåll föreslås få ekonomiska ramar på 7 851 miljoner kronor. En nivå på 75 % (5 888 miljoner kronor) och en på 125 % (9 814 miljoner kronor) redovisas också.

Trängselskatten föreslås endast finansiera ett spårburet projekt, en statlig följdinvestering på 75 milj. kr i Arninge hållplats. Förbifart Stockholm, trafikplats Lugnet (väg 222), utbyggnad av väg 77, 222, 226, 267 och 268, trafikplats Vega (väg 73), trafikplats Roslags-Näsby (E18), trafikplats Almnäs (E20), Förbifart Norrtälje och ytterligare en lång rad vägprojekt föreslås däremot finansieras med trängselavgifter, till en sammanlagd kostnad av åtskilliga miljarder kronor.

Denna nästintill ensidiga fokusering på väg och privatbilism strider mot den information som gavs till medborgarna inför folkomröstningen om trängselskatter/miljöavgifter, där den nuvarande politiska majoriteten angav att medlen inte skulle vara ensidigt bundna till investeringar i kollektivtrafik, men att det skulle vara ett huvudtema för trängselskatternas användning. Med nuvarande förslag på inriktning, kan trängselskatterna paradoxalt nog leda till en ökad total biltrafik även om trafiken innanför avgiftsnittet minskar. Detta ökar också den totala klimatpåverkan från trafiken, tvärt emot intentionerna från regering, landsting och åtskilliga kommuner i länet. Vidare minskar rimligen acceptansen för trängselavgifterna, utifrån att kollektivtrafik är en allmän, kollektiv angelägenhet medan väginvesteringarna tillfaller den minoritet av Storstockholmsborna som regelbundet använder bil som sitt huvudsakliga transportmedel. Att så ensidigt gynna denna redan i ekonomiska termer gynnade

minoritet är helt otidsenligt och strider mot den substitutionsprincip som är grunden för såväl miljöpolitiken som transportpolitiken. Vi avvisar den föreslagna anslagsfördelningen och välkomnar en juridisk prövning om en så ensidig fokusering på utökad vägtrafik är förenlig med miljölagstiftningen.

Vidare är vi starkt kritiska mot att Förbifart Stockholm knappast alls behandlas i detta förslag, med hänvisning till att det behandlas separat. För en helhetssyn är det avgörande att alla större projekt behandlas tillsammans, så att nytta gentemot kostnad kan bedömas samfällt. Utifrån att Förbifart Stockholm är det enskilt största projektet och knappast är nytt eller tidigare okänt, föreslår vi regeringen att i den fortsatta behandlingen inkludera Förbifart Stockholm och fastslå att denna satsning behandlas på samma sätt som, och gemensamt med, andra förslag till infrastruktursatsningar. Då Förbifart Stockholm helt givet kommer att utsättas för en rad juridiska prövningar, står det klart att ett sådant inkluderande inte väsentligt skulle innebära en förändrad tidsplan för projektet, om det även efter en sådan prövning skulle bedömas vara ett lämpligt bruk av de många miljarder projektet innebär.

### **Hastighet**

I utredningen anges att ”ett stort antal kilometer statlig regionala vägar borde få lägre hastighetsgräns än tidigare. Detta skulle innebära sämre tillgänglighet till arbete, boende, studier, service för trafikanter längs med dessa vägar.” Ingen som helst källa anges för detta påstående, som inte heller kvantifieras - ett för en så viktig fråga helt oacceptabelt hanterande.

Vi bedömer, i likhet med bl.a. Vägverket, att den försämrade tillgängligheten med en 10 km/h sänkt hastighet är helt försumbar, särskilt som den reella hastighetssänkningen blir mycket lägre då det inte varit möjligt att konstant hålla hög fart. Vidare innebär sänkta hastigheter för bilen en starkt konkurrenskraft för kollektivtrafik och cykel, vilket i förlängningen kan ge ökade investeringsramar för dessa transportslag och därmed en ökad total tillgänglighet (det är fler i regionen som åker kollektivt och cyklar än som arbetspendlar med bil). Vidare minskar buller och luftföroreningar kraftigt, uppemot exponentiellt, med hastighetssänkningen, vilket också innebär förbättrad livskvalitet för de boende.

Vi avvisar därmed helt förslagen om åtgärder för att kompensera för hastighetssänkningarna och uppmanar kommuner i länet att besluta om en generell hastighetsgräns på 40 km/h i innerstäder.

### **Stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft**

SL och Vägverket har var för sig pekat ut ett antal åtgärder som behövs för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. SL:s förslag är dock huvudsakligen inriktade på att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla, bl.a. med låggolvsbussar och bussutrop på hållplatser. Detta är i sig positivt eftersom det dels gör samhället mer öppet, dels minskar behovet av vägburen och dyr färdtjänst, men det riskerar att göra kollektivtrafiken långsammare genom längre hållplats-uppehåll och investeringar på detta område bör kompletteras med andra investeringar som säkerställer att kollektivtrafiken går minst lika fort som idag.

Vägverkets förslag avser 23 strategiska stråk utmed statliga vägar där de viktigaste hållplatserna ska byggas om. Det är angeläget utifrån att hela resan ska kännas bekväm för att vanebilisten ska förmås att avstå från bilen, men viktigare är utökade satsningar på bussfält och prioritet vid signaler så att bussen kommer snabbast fram. Vi föreslår också att de bussfält som också tillåter taxi görs om så att endast buss tillåts, åtminstone i rusningstrafik.

Vidare behöver åtskilliga tågbanor rustas upp, såväl avseende spår som vagnar, både ur tillgänglighetsaspekt och för att bättre kunna erbjuda ett vettigt alternativ till bilen. Det är beklagligt att utredningen endast helt kort konstaterar detta och det borde vara självklart att t.ex. investeringar i Roslags- och Saltsjöbanan finansieras med trängselskatter och genomförs skyndsamt.

I ett särskilt underlagsdokument presenteras ambitionerna gällande infartsparkeringar. Idag finns cirka 10 000 p-platser för infartsparkering, med en klart högre beläggningsgrad än genomsnittet för p-platser i regionen. Trots detta och trots den uttalade ambitionen att bibehålla och helst stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft, föreslås endast 300-400 nya platser per år. Detta är en alltför låg ambitionsnivå, som skulle innebära en alltför långsam omställning till ett smartare bilanvändande.

Ett enda miljömål presenteras för infartsparkering; ”För att en infartsparkering ska vara samhällsnyttig och bra ur miljöhänseende ska den ha ett så lokalt upptagningsområde som möjligt.” Det är knappast korrekt, istället för dessa parkeringar anläggas strategiskt så att relationen mellan bilresa och kollektivtrafik blir optimal. Vidare bör infartsparkeringarna utöver lokal trafik kunna fungera för bilburna resenärer från andra delar av landet och utlandet, för att därigenom minska biltrafiken i innerstaden.

## Gång och cykel

”I Stockholmsregionen finns ett stort behov av att förbättra framkomligheten för cyklister.”, konstateras i förslaget. Vägverket och stockholmskommunerna har utvecklat ”regionala cykelstråk” som ska binda samman kommuner och kommundelar i regionens inre del, men alltför lite har hänt, vilket också Vägverket konstaterade i fjol. De åtgärder som föreslås i denna uppföljning bör alla genomföras skyndsamt, med en höjd ambitionsnivå så att åtminstone de mest trafikerade cykelstråken är mötesfria gentemot bilar. Cykel- och gångtrafik behöver också separeras bättre för att minska olycksrisken och öka genomsnittshastigheten på cykel. Snabbgående EU-mopeder (45 km/h innan trimning, enligt Vägverket är en mycket hög andel trimmade och kan gå väsentligt fortare) bör också avskiljas från cykeltrafik där så är möjligt.

På samma sätt som flera kommuner i regionen nu investerar i infrastruktur för elbilar (vars nödvändighet kan ifrågasättas utifrån att elbilen ju kan laddas i ett vanligt hushållsuttag), bör regionen och dess kommuner i samråd investera i förbättrad service för cyklisten. Det gäller bl.a. bättre möjligheter att pumpa däck, utökade och bevakade cykelparkeringar och förbättrad skyltning. Snö- och isröjning av cykelbanor bör prioriteras framför bilväg, vilket sker på många håll, liksom bortforsling av sand och grus på våren, vilket nästan konsekvent brister. Örebro tidigare, ej genomförda förslag, om att taktäcka de viktigaste cykelstråken bör prövas på någon cykelsträcka.

På samma sätt som förslaget bedömer omlastning mellan olika godstransporter som avgörande, bör också reseslagsbyte mellan cykel och kollektivtrafik underlättas. SL tillåter cykel på pendeltåg, men inte i rusningstid, inte alls i tunnelbanan och inte för på-, avstigning eller tågbyte på T-centralen/Centralstationen, och inte på innerstadsbussarna. Åtskilliga andra tunnelbanor tillåter cykel dygnet på alla stationer. Här behövs en förändring, vilket skulle ha stor betydelse för att få vanebilister som bor en bit från kollektivtrafik att låta bilen stå. Också cykelparkeringar i anslutning till större hållplatser behöver förbättras.

I vårt arbete ”Inte Bilen Under Milen”, tillsammans med Sjukgymnasterna, har vi identifierat barnens skolgång som särskilt viktig för prioritering av säkra gång- och cykelvägar, för att undvika den negativa spiral i form av att alltfler tar bilen för att ”alla andra gör det” och för att



det upplevs som osäkert att gå med barnen. ”Gående skolbussar” bör få särskilda, permanenta medel från Vägverket och vägar alldeles intill skolor bör få ytterligare sänkt hastighet och i många fall bilförbud. Vidare bör den ensidiga fokuseringen på trygga vägar kompletteras med att de ska vara attraktiva för målgruppen, med bullerskydd och grönytor.

”Intresseorganisationer sitter inne med viktiga synpunkter och underlag kring behov och åtgärder och bör vara en viktig del i den satsning på ökad cykel som nu föreslås”, anger utredningen. Det är positivt att en intresseorganisations starka påverkansmöjlighet så tydligt skrivs ut i denna del, utifrån att det klart framgår men aldrig skrivs att fossilbränslebilismens särintressen och väglobbyn haft ett så starkt inflytande på övriga delar av infrastrukturplanen. Dock menar vi att dessa särintressen bör stå tillbaks för ett bredare allmänintresse - viktigare än vad en mindre grupp organiserade bilföretagsföreträdare eller entusiastcyklister anser, är hur majoriteten arbetspendlare bedömer att ökad kollektivtrafik, cykel och gång bäst kan främjas. Vi noterar exempelvis att cyklisternas organiserade företrädare huvudsakligen fokuserar på fritids/turismcyklism, vilket vi bedömer som mindre angeläget än att stärka cykelns roll i arbetspendlingen.

### **Smärre insatser för ökat bostadsbyggande**

I detta avsnitt föreslås insatser på sammanlagt 150 mkr, vilket är en stor summa för åtgärder som inte alls specificeras och där det i förslaget också anges att de ”kan” behövas. Vi föreslår att denna summa i dess helhet överförs till kollektivtrafiksatsningar med inriktning på området som i dagsläget saknar god tillgång till kollektivtrafik.

### **Trafiksäkerhet**

I förslaget anges att ”Det transportpolitiska målet för trafiksäkerhet har tydligt pekat ut inriktningen mot att minska antalet dödade och svårt skadade.” Det är korrekt, men målet inklusive ”Nollvisionen” avser endast de som dör och skadas *i* trafiken, medan de mångfald fler som dör och skadas *av* trafiken exkluderas. Årligen bedöms enligt bl.a. Sika ca 2 500 dö av trafikens hälsopåverkande utsläpp (främst partiklar), buller etc., medan knappt 500 dör i trafikolyckor. I Stockholmsområdet är proportionerna än mer snedvridna, med ett mycket stort antal människor som bor i områden där partikelnivåer är över de gränsvärden stat och EU fastslagit och där man bedöms vara kraftigt bullerstörd. En ny utredning visar att medellivslängden i Stockholmsområdet förkortas med upp till sju år för särskilt utsatta vägsträckor på grund av hälsopåverkande utsläpp, samtidigt som livskvaliteten försämras av buller och vibrationer.

Det är helt oförsvårbart att förslaget inte alls tar hänsyn till detta i det mycket korta och summariska avsnittet om trafiksäkerhet, som enbart fokuserar på lösningar i form av nyasfaltering för minskad dödlighet i trafiken. Det är troligen också den minst effektiva satsningen för att minska denna form av dödlighet, utifrån att olycksrisken minskar väsentligt om vi gör det realistiskt och attraktivt att ställa bilen till förmån för kollektivtrafik eller distansarbete. Också satsningar på minskad trängsel ger färre trafikolyckor, vilket uppföljningen av Stockholmsförsöket med trängselavgifter visat.

Vi uppmanar regeringen att begära en fullständig översyn av trafiksäkerhetsarbetet så att det fullt ut inkluderar de som dör och skadas *av* trafiken, och så att det fullt ut bedömer alla former av åtgärder för minskad dödlighet utifrån kostnadseffektivitet.

### **Åtgärds paket Miljö och klimat**

”I syfte att minska antalet bullerstörda samt att minska klimatpåverkan genom olika mjuka informations- och kommunikationsinsatser avsätts 97 Mkr”, huvudsakligen på lokala insatser.

Dessa medel är fullt ut av karaktären ”plåster på såren”, dvs. mindre förbättringar av i grunden ohållbara projekt.

Bl.a. föreslås att 25 procent av 33 procent av dessa 97 miljoner (ett otympligt sätt att räkna, troligen i syfte att inte visa att det handlar om 750 tkr per år) ”ges till större regionala mobility management projekt. Dessa bör i första hand vara olika typer av insatser i samband med de vägbyggen som görs på det regionala statliga vägnätet”. Denna mycket begränsade summa räcker inte för sådana projekt och mobility management bör inte främst avse tillfälliga störningsminskningar i samband med vägbyggen, utan bör vara ett integrerat koncept för att underlätta effektivare trafikarbete och omställning från bil till andra transportslag.

Vidare föreslås att 8 procent av 33 procent av 97 miljoner används ”för att klara de sista bullerstörda personerna över de angivna riktlinjerna”. I detta fall är summan cirka 250 tkr per år, vilket givetvis är helt otillräckligt för ett vettigt arbete med att minska buller, särskilt som åtskilliga av de större vägprojekten kan förväntas alstra mer buller. Vidare är det otillständigt att ange att det skulle vara mycket få som är bullerstörda, utifrån nya mätningar från bl.a. Stockholms stad som visar att antalet ökar snabbt. I den bakomliggande miljökonsekvensbeskrivningen anges att ”I länet finns en majoritet av de i Sverige som har så högt trafikbuller utanför sin bostad att det bör anses prioriterat med åtgärder. Det bor 300 000 i bostäder som inte klarar målet för god miljö när det gäller utomhusbuller.” Endast en mycket liten andel av dessa kan med detta förslag förväntas få någon lindring från bullerstörningarna.

Vi föreslår en mångdubblad budgetpost för bullersanering, inklusive ett särskilt anslag till SL för deras pågående arbete med bullerminskningar av framför allt spårburen trafik, medan mobility management-arbetet bör integreras fullt ut i all infrastrukturplanering och endast bör få separata budgetanslag när det gäller utbildning.

## **Budgetanslag**

I förslaget till budgetanslag, får ”spår i nationell plan” enbart 190 mkr om den lägre investeringsramen (75 %) fastslås, mot 1147 mkr i både basalternativet (100 %) som i den utökade ramen (125 %). Detta visar dels att det med lägre anslag är spårburna satsningar som först får stryka på foten, dels att det inte med utökade anslag föreslås en utökad satsning på spårburen trafik. Utifrån klimat-, miljö- och hälsomål ser vi det som helt oacceptabelt och uppmanar regeringen att slå fast att en lägre investeringsram eller lägre faktiska investeringar av andra skäl inte ska drabba spårutbyggnaden, medan eventuella tillkommande medel i minst proportionell grad ska tillkomma spårutbyggnad.

Miljökonsekvensbeskrivningen anger att ”Länsplanen och den nationella planen innebär samlat att åtgärderna för länet är 48 procent till spår och 52 procent till väg”, en helt orimlig fördelning i ljuset av det behov av omflyttning från väg till spår som behövs för att klara klimat-, miljö-, hälso- och trafiksäkerhetsmål.

Den enskilt största ökningen vid utökade anslag är ”Bibehålla tillgänglighet vid hastighetsöversyn”, som då får fördubblade anslag till 400 mkr, praktiskt taget lika mycket som den totala satsningen på regional kollektivtrafik på väg (423 mkr oavsett total anslagsnivå). Redan normalnivån på 200 mkr är lika mycket som totalt satsas på trafiksäkerhet. Hela denna anslagspost bör strykas och medlen fördelas på kollektivtrafik och trafiksäkerhet, med den helhetsapproach som presenterats ovan. Också ”Smärre insatser för bostadsbyggande” bör strykas i dess helhet, med samma fördelning av medlen, medan ”Miljö & Klimat” antingen bör få en minst femdubblad pott (mot 97 mkr) eller hellre integreras så att satsningar på t.ex. kollektiv-

trafik och cykel får en säkerställd och optimerad klimat- och miljönytta. Samtliga projekt som innebär en ökad total klimatpåverkan bör avvisas, vilket innebär en mycket väsentlig förflyttning av medel från vägprojekt till kollektivtrafik och troligen en möjlighet att hålla den samlade anslagsramen lägre än föreslaget.

Vissa projekt under ”övriga objekt” är svårförståeliga, såsom stationsuppbyggnad på gröna linjen för 117 mkr. Detta bör ingå i SL:s tillgänglighetsarbete, som omfattar liknande projekt på många andra håll, och medlen bör antingen arbetas in här eller helt strykas utifrån att arbetet pågår med annan budget. Också investeringar i ökad tågkapacitet (passagerare och gods) bör flyttas från denna post till prioriterade investeringar inom spårburen kollektivtrafik.

På sina håll finns budgetposter med för utredningar, vanligen i form av ett fåtal miljoner kronor för att granska nya spårlösningar. Vi avvisar inte dessa, men menar att de bör kompletteras med omfattande utredningar av nyare tekniklösningar för minskad miljöbelastning från trafiken och förbättrade möjligheter att avstå från egen personbil. Hit hör spårbilar/spårtaxi, utökad distansarbete och en omfattande utbyggnad av bilpoolssystem. Ett samlat anslag på förslagsvis 30 Mkr bör fastslås för utveckling av sådana tekniska lösningar. Vidare bör ett anslag på minst samma nivå fastslås för informations- och opinionsarbete för minskad privatbilism, som bör budgeteras på samma sätt och i samma budget som infrastruktursatsningar eftersom det har som syfte att minska behovet av ny och dyrbar infrastruktur.

### **Inriktning för den samlade åtgärdsplaneringen efter planperioden**

I förslaget ingår också projekt som föreslås genomföras 2021-2025. Här finns tolv vägprojekt och nio spårprojekt. Dessa räknas endast upp, utan någon form av motivering till varför de är så angelägna att de bör genomföras, men inte så angelägna att det bör ske under planperioden. Inte heller framgår det vad projekten beräknas kosta eller i vad mån det faktiskt är möjligt att räkna med att projekten blir av för att de finns uppräknade i en appendix-liknande form. Vi ser utbyggnaden av Mälärbanan och Nynäsbanan samt utbyggnad av spårvägen som mer angelägna än vad som föreslås, och vill lyfta in dessa i planen fram till 2021, vilket troligen fullt ut kan finansieras med normala anslagsramen utifrån att en rad vägprojekt bör utgå.

Vi ser det vidare som otillständigt att det ända fram till 2025 enligt förslaget ska vara ungefär samma inriktning på vägburen personbilstrafik som idag, och föreslår att satsningar på utbyggnad av E4/E20 och E18 utgår ur listan för 2021-25, till förmån för en storskalig satsning på framtida kollektivtrafik, eventuellt i form av hybrider mellan personbil och kollektivtrafik såsom spårbilar.

### **Effekter av åtgärder**

I förslaget anges att ”Trafiken i Stockholmsregionen väntas öka med i storleksordningen 80 procent. Denna utveckling beror till största delen på den befolkningstillväxt, inkomstutveckling och förändring av markanvändningen som förutses. Planernas direkta effekter på klimat, miljö, hälsa och trafiksäkerhet är små. För att möta utmaningarna med minskade koldioxidutsläpp krävs breda åtgärder som alla samverkar.”

Vi är starkt kritiska till denna passiva hållning. En nästintill fördubbling av trafikarbetet på 11 år är fullständigt oacceptabel, eftersom den innebär att de miljö-, klimat-, hälso- och trafiksäkerhetsvinster som kan uppnås med nya tekniska lösningar motverkas av allt fler bilar som kör allt fler mil (se ovan angående påståenden att bilflottan till år 2020 är utsläppsfri).

Det anges här att behovet att bryta den växande klimatpåverkan som trafikens koldioxidutsläpp

ger är ”alltmer akut”, ändå innebär förslaget inte alls att detta bryts - de positiva klimateffekterna är externa, främst utifrån EU:s krav på minskade utsläpp från bilindustrin och regeringens/statens stimulans för en omställning till bilar med minskad klimatpåverkan.

”Många av de begränsningar som finns i dagens trafiksystem kommer att minska eller försvinna”, påstås det. Det är knappast sant, utifrån att 80 procent ökat trafikarbete kommer att innebära förvärrade trafikproblem i form av trängsel med dess tidsödan, buller och trafikolyckor. För att detta ska bli sant, förutsätts att trafikökningen hålls nere till mycket lägre nivåer.

2030 har ”vägtrafiken ökar med upp mot 77 procent och resandet med kollektivtrafiken med 30 procent. Vägtrafiken ökar på bekostnad av gång- och cykeltrafiken men också på bekostnad av kollektivtrafiken. Andelen resor i högrafik som sker med bil ökar till nästan 50 procent medan kollektivtrafikens andel blir drygt 37 procent.” Också detta är ett helt oacceptabelt scenario, som fullständigt strider mot de klimatmål riksdagen beslutat liksom mot Nollvisionen för trafikdödlighet. Det strider också mot utlåtanden tidigare i planen om att kollektivtrafiken ska behålla sina marknadsandelar, vilket alltså inte alls uppnås enligt nuvarande förslag. Regeringen bör begära att ett nytt förslag läggs fram, där det samlade trafikarbetet ökar mindre än befolkningsökningen genom satsningar på alternativ till ökad trafik, och där kollektivtrafik ökar mer än dubbelt så snabbt som personbilstrafik - inte tvärtom.

”Sannolikt får inte effekten av högre bränslepris inte ett långsiktigt genomslag på trafikvolymer”, anges det. Vi delar inte denna bedömning fullt ut, utifrån att vi förutser en större ökning av oljepriset än det som anges i förslaget (där en fördubbling är högst tänkbara nivå, troligen utgående från USD 60/fat som basnivå), och utifrån att vi förutsätter att regeringen faktiskt genomför de beskattningsökningar som en enig klimatberedning föreslår, men som finansdepartementets skrivelse om nya koldioxid- och energiskatter inte har med. Detta motverkas av att nya bilar blir allt bränsleeffektivare samt att elbilar har en mycket låg rörlig kostnad, innebärande att alltfler bilister under kommande år upplever den rörliga kostnaden för att ta bilen som försumbar och att kollektivtrafikbiljetten riskerar att upplevas som dyr jämfört med att ta bilen.

Därmed delar vi bedömningen att höjt bränslepris i sig inte alls är tillräckligt för att ge en hållbar trafiksituation i Stockholmsområdet, innebärande att det krävs väsentligt mer av aktivt styrande än vad som här föreslås.

Klimatmässigt bedöms förslaget vara ”en förändring på marginalen som i förhållande till de totala utsläppen från Stockholmstrafiken uppgår till drygt 1 procent. Samtidigt skulle utsläppen av koldioxid öka med 78 procent fram till 2030 givet att bilparken har samma egenskaper som idag samt att länets befolkning och ekonomi växer enligt prognoserna”. Såsom framgår ovan, blir bilparken klimatmässigt effektivare, men totalt kommer utsläppsökningen ändå att vara väsentlig och planen bidrar i praktiken till att de ökar genom att det mycket viktiga planinstrumentet inte används för en vettig och verkningfull omställning till mindre utsläppsalstrande trafik- och kommunikationslösningar. Regeringen bör säkerställa att den slutliga planen bidrar till att klimatmålen uppnås, inte motverkas.

”Till år 2030 ökar trängseln ytterligare” anges det, vilket visar att mångmiljardsatsningar på nya vägar för biltrafik inte är ett effektivt sätt att minska trängseln. Regeringen bör för det slutliga arbetet begära en trafikplan som innebär minskad trängsel genom effektivt utnyttjande av kollektivtrafik, distansarbete, bättre spridning över dygnet av trafikarbetet och förstärkta

trängselavgifter (höjda kostnader, ett större område och avgifter även när man rör sig inom avgiftsområdet).

”Yrkestrafiken behandlas i modellanalyserna endast på ett mycket schablonartat sätt för att återspegla hur den påverkar trafikbelastningen i vägnätet. Det betyder bland annat att analyserna inte ger någon nämnvärd information om hur efterfrågan på godstransporter påverkas eller hur godstransportförsörjningen i övrigt förändras.” Ett sådant förhållningssätt är oacceptabelt, utifrån att det är just godstrafiken på väg som ökat kraftigast de senaste åren, och att det är här som betydande tekniska framsteg för att minska miljöpåverkan är längst borta. Regeringen bör begära att en ordentlig översyn av framtida godsströmmar tas fram som en del av det slutliga underlaget, och att den slutliga planen säkerställer att antalet godstransporter (men inte antalet godston) på väg hålls konstant eller minskar.

Gällande trafiksäkerhet anges att ”Dödsolyckorna ligger kvar på oförändrad nivå medan de svåra olyckorna minskar något och de lindriga olyckorna ökar.” Detta visar att omfattande satsningar på nya vägar är ett mycket ineffektivt sätt att minska dödligheten i trafik, medan dödligheten av trafik fortsatt inte ens beräknas. Planförslaget strider därmed mot den av riksdagen beslutade nollvisionen för trafikdödlighet. Regeringen bör begära att den slutliga planen är i linje med nollvisionen, kompletterat med att dödligheten av trafik väsentligt ska minska. Vi bedömer att detta mest kostnadseffektivt sker genom en omfattande satsning på kollektivtrafik och möjlighet till minskat resande med bibehållen eller utvecklad välfärd.

”Åtgärderna i överenskommelsen/planförslagen 2010-2021 innebär inte att utsläppen av partiklar och kvävedioxid minskar”, anges det. Därmed står det klart att utsläpp överskridande de bindande miljö kvalitetsnormerna fortsatt kommer att ske, särskilt som det är rimligt att anta att normen skärps framgent. Det är inte godtagbart och regeringen bör begära att den slutliga planen innebär väsentliga utsläppsminskningar. I planen anges att ”et är dock nödvändigt att ytterligare åtgärder vidtas för att minska utsläppen från vägtrafiken. Exempelvis måste dubbria vinterdäck användas i högre utsträckning för att minska partikelalstringen och nya fordon uppfylla långtgående avgaskrav”. Vissa sådana krav är möjliga att integrera i planen och samma sak gäller för buller, där det nuvarande förslaget inte är tillräckligt för att minska trafikbullret och mängden bullerstörda invånare.

## Genomförande

Förslaget till plan tycks skrivet utan hänsyn till att bl.a. Vägverket och Banverket nu slås ihop till en gemensam transportmyndighet, i linje med vad bl.a. Gröna Bilister länge föreslagit för ökad kostnadseffektivitet, minskad klimatpåverkan och minskat genomslag för de särintressen som ensidigt verkar för ökade investeringar i nya vägar. Den slutliga planen måste utgå från detta.

## Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen är i långa stycken en direkt skrämmande läsning över hur planen i dess nuvarande utformning inte leder till en hållbar trafiksituation i länet, utan till en situation som år 2030 i många stycken är långt värre än idag. Nedan citerar vi ordagrant och okommenterat ett antal slutsatser ur miljökonsekvensbeskrivningen som bör innebära att regeringen kräver ett i grunden helt omarbetat förslag.

Slutsats i planen är att de prioriterade åtgärderna bidrar till regionens fortsatta tillväxt och sociala sammanhållning samt ger små direkta effekter, positiva och negativa, på hälsa, klimat och landskap. Andra åtgärder är nödvändiga för att nå prioriterade klimatmål.

Målkonflikter är inte så utvecklade i planen. Motivet är att planens styrning när det gäller målbilderna för miljö inte är så stor. Det är dock en tydlig inriktning på principiellt miljövänliga transporter, även om effekterna inte bedöms betydande.

Transportsektorn ansvarar för det största bidraget till länets miljöproblem, med stor del av koldioxid- och kväveutsläpp och även betydande andel kolväten, partiklar och svaveloxid som påverkar hälsa och miljö. Pågående vattenplanering visar att regionen är den mest utsatta när det gäller övergödning och trafiken är där starkt bidragande. Kommande mål och bindande miljö kvalitetsnormer om vatten kan på så sätt bli av stor betydelse för genomförande av planens åtgärder. Vidare orsakar trafiken olyckor, allvarliga bullerstörningar och intrång i landskapen.

Nivåerna av kvävedioxid förväntas avklinga allteftersom utsläppen minskar. För partiklar kan dock ingen nedåtgående trend skönjas. Befintligt åtgärdsprogram kommer sannolikt att behöva kompletteras med ytterligare åtgärder för båda normerna. Det finns även mål för partikelhalter, som är mera stränga än normerna, och som inte uppnås ens om åtgärdsprogrammen fullföljs. I den pågående åtgärdsplaneringen är det mot bakgrund av detta angeläget att objekten är i linje med åtgärdsprogrammen för normer och så långt möjligt kompletteras med behövliga åtgärder.

Det ska noteras att Stockholmsförhandlingen inte var oemotsagd, utan att kritik framfördes om bristande klimathänsyn och för stor dominans av väg. Planeringens uppdrag anger tydligt att transportplaneringen ska hålla i fokus att kommunikationerna ska vara förenliga med bland annat samhällets klimatomål. Denna del i uppdraget förstärks av den nyligen lagda propositionen om klimatsatsningar. Det ger per definition målkonflikter.

Tvärtom behöver varje prioritering överväga om det finns mer klimatsmarta lösningar etc. Dels är utmaningen om hållbara samhällen av det slaget att varje bidrag faktiskt behövs, dels har planen betydelse som signalbärare, det vill säga som förebild påverka beteenden hos beslutande, och resenärer och företagare vid transportvalen.

I utvärderingen av Stockholmsförhandlingen konstaterar länsstyrelsen att det saknats ett långsiktigt åtagande med avseende på klimatet, när det gäller regionens transportsystem, samt lyfter fram de förbindelser om konkreta åtgärder som görs för avtalet och som ska bidra till målfyllelse.

Mål för Frisk luft blir mycket svårt att nå i länet. Halterna av kvävedioxid och partiklar avtar långsammare än förväntat i till exempel åtgärdsprogram, och att det är svårbedömt hur ozonhalterna, som förstärker omvandlingen till koldioxid, utvecklas. I centrala, tätbebyggda områdena och utmed stora trafikleder innebär det problem, medan de yttre delarna av länet överlag har god luftkvalitet, med undantag för alltför höga halter av ozon. Endast en mindre del av åtgärdsprogrammen har kommit igång men oavsett programmen krävs ytterligare insatser, i Sverige och resten av Europa.

Försök att minska partikelbelastning genom att göra rent gator har ännu inte gett önskat resultat medan olika typer av bindningsmedel temporärt gett sjunkande halter. Trenden är att bränsleförbrukningen för nya personbilar minskar och andelen miljöbilar ökar, men den samlade betydelsen är osäker.

**Avslutande kommentar**

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på denna skrivelse och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar gentemot det av finansdepartementet framförda förslaget.

*För Gröna Bilister*

Mattias Goldmann