

Synpunkter på stadsmotorvägen Förbifart Stockholm

**Nätverket Stoppa Förbifart Stockholm,
november 2012**

Synpunkter på stadsmotorvägen Förbifart Stockholm, sammanställda av arbetsgrupp inom Nätverket Stoppa Förbifart Stockholm, november 2012.

Innehållsförteckning:

Förbifart Stockholm motverkar uppbyggnaden av ett hållbart transportsystem	sid 3
Förbifart Stockholm är inte någon förbifart	sid 3
Med Förbifart Stockholm ökar trängseln	sid 4
Trängsel, förseningar kostar kollektivtrafikens arbetspendlare mest	sid 4
Stockholmarna föredrar kollektivtrafikutbyggnad framför nya vägar	sid 5
Vi kan inte satsa på ”både och”	sid 5
Kollektivtrafikutbyggnad kan finansieras om Förbifart Stockholm inte byggs	sid 5
Det finns alternativ till Förbifart Stockholm utan negativa miljö-, klimat- och hälsoeffekter	sid 6
Förbifart Stockholms effekter på klimatgasutsläpp har underskattats	sid 6
Biltrafiken måste minska i Stockholmsregionen för att Sveriges klimatmål skall kunna nås	sid 7
Många stockholmare kan byta bilen mot annat färdstätt	sid 7
Förbifart Stockholm är inte samhällsekonomiskt lönsam	sid 8
Att stödja en positiv trend att åka kollektivt är avgörande för framtiden	sid 8
Negativa hälsoaspekter med Förbifart Stockholm	sid 9
Busstrafik på Förbifart Stockholm inte effektiv	sid 10
Förbifart Stockholm borde redan vara ett avfärdat projekt	sid 10
Riksrevisionens slutord i ”Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?”	sid 11
Slutord från Nätverket Stoppa Förbifart Stockholm	sid 11

•• Förbifart Stockholm motverkar uppbyggnaden av ett hållbart transportsystem

Till World Renewable Energy Congress i Linköping 2011 skrev KTH-forskarna Göran Finnveden och Jonas Åkerman en rapport "Not planning a sustainable transport system - Swedish case studies." I denna drar de slutsatsen att varken Förbifart Stockholm eller den nationella infrastrukturplanen 2010-2021 bidrar till ett hållbart transportsystem. De finner det troligt att infrastrukturplanen leder till ökade växthusgasutsläpp.

Se även Riksrevisionens slutord i rapporten "Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?", sid 11.

Finnveden och Åkerman konstaterar att koldioxidutsläppen som skulle orsakas av Förbifart Stockholm är klart underskattade i Väg-/Trafikverkets analyser. Det handlar bland annat om underskattad ökning av biltrafiken, överdriven optimism om bilflottans teknikutveckling, överskattad användning av förnybara drivmedel, ej inräknade koldioxidutsläpp orsakade av produktion av förnybara drivmedel, el, fordon (utsläppen är större för elbilar, plug-in hybrider) och byggnadsmaterial och att hänsyn ej tagits till frågan om marginal-el.

Se vidare sid. 6: "Förbifart Stockholms effekter på klimatgasutsläpp har underskattats."

•• Förbifart Stockholm är inte någon förbifart

Den interregionala trafiken på Förbifart Stockholm beräknas bara bli ca 2% av den totala trafiken på leden enligt Trafikverkets egna uppgifter.

I Naturvårdsverkets yttrande över vägutredningen i juni 2007 skriver man:

"En intressant och viktig detalj är att själva namnet Förbifart Stockholm är missvisande eftersom det leder tanken till att syftet med vägen är att den huvudsakligen är avsedd för fordon som skall passera förbi Stockholm. Dock är endast ett fåtal procent av trafiken på den tänkta leden utomregional trafik. Ledens huvudsakliga betydelse måste därför anses vara regional."

I MKB, miljökonsekvensbeskrivning till arbetsplan 2009, kapitel 10.11, Hälsa konstateras:

"Förbifart Stockholm byggs främst för den regionala trafiken för att knyta ihop de norra och södra delarna för arbetspendling med bil."

Varför skall arbetspendling med bil stimuleras i Stockholmsregionen genom motorvägsutbyggnad? Med en växande befolkning måste i stället en så miljö-, klimat- och hälsomässig gynnsam arbetspendling som möjligt erbjudas. Fler och fler måste stimuleras att lämna bilen och i stället åka kollektivt, cykla eller gå till arbetet. För att möjliggöra detta är det rimliga att använda resurserna som nu är avsedda för Förbifart Stockholm till upprustning och utbyggnad av kollektivtrafiken och till cykelbanor. Detta minskar dessutom tidsförluster såväl på spår som vägnät samt minskar även kostnader för utsläpp och försämrad hälsa.

•• Med Förbifart Stockholm ökar trängseln

Flertalet trafikforskare är idag överens om att trängsel inte kan byggas bort med nya vägar i en storstad som Stockholm.

Med dagens trafikplanering inkluderande Förbifarten ökar biltrafiken med ca 80% och trängseln minst 5 gånger i regionen till 2030 enligt Stockholmsöverenskommelsens prognoser. Överenskommelsens finansieringsplan för Förbifarten, som till ca 80% bygger på trängselskatt, förutsätter att biltrafiken ut och in från innerstaden ökar med ca 0,5% per år.

Enligt en ny prognos från Trafikverket räknar man nu med 49% biltrafikökning till 2030 med ökad trängsel på flertalet av Stockholms infartsleder.

I Kapacitetsutredningens kapitel 13.4.1 "Vägnätets trängsel sprider sig sannolikt utåt" skrivs:

"År 2025 är Förbifart Stockholm utbyggd, vilket gör att trafiken sannolikt kommer att öka vid infarterna vid Förbifarten och Yttre tvärleden. Det kommer då sannolikt att bli ökad köbildning på delar av E4, E4/E20 och E18, exempelvis norr om Södertälje och söder om Arlanda."

Enligt utredning utförd på uppdrag av Ekerö kommun, nämnd i Ekerös yttrande 2009 över Vägverkets kompletterande underlag inför regeringens tillåtlighetsprövning, ökar också trafiken förbi Drottningholm från och till Brommaplan så mycket att kommunen krävt och fått acceptans från Trafikverket att väg 261 skall få fyra körfält förbi Drottningholms slott. Världsarvsstatusen, given av UNESCO, är i fara.

Enligt slutsatser i Trafikverkets publikation från 2012 "Samlat planeringsunderlag för Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan" måste om Sveriges klimatmål skall kunna uppnås biltrafiken i Sverige minska med minst 20% till 2030, mer i Stockholmsregionen. Detta skulle samtidigt medföra att köerna på vägnätet minskas väsentligt. Om Förbifart Stockholm inte byggs kan en klok stadsplanering genomföras och kollektivtrafiken byggas ut rejält. Det kommer att finnas ytterligare 30-40 miljarder att satsa inom kollektivtrafiken. Bilberoendet minskar. Trängseln på såväl vägnät som kollektivtrafiknät kan minska trots att Stockholms invånarantal ökar.

Enligt arbetsplanens prognoser blir inte biltrafiken på Essingeleden mindre 2030 än idag genom byggnation av Förbifart Stockholm. Ekonomiska styrmedel, exempelvis trängselavgifter på Essingeleden i rusningstrafik kan minska trängseln radikalt. Det är när trängselavgifter införs på Essingeleden som trafiken minskar på leden oavsett Förbifart Stockholm.

•• Trängsel, förseningar kostar kollektivtrafikens arbetspendlare mest

Det talas väldigt mycket om bilisternas trängselproblem och tidsförluster. Den statliga myndigheten Trafikanalys har i en rapport från 2011 "Arbetspendling i storstadsregioner - en nulägesanalys" beräknat att arbetspendlarnas kostnad för förseningar och trängsel i stockholmsregionen är ca 6,3 miljarder årligen. Endast 0,8 miljarder av dessa avser biltrafik. Kollektivtrafikresenärerna drabbas av tidsförluster som motsvarar 5,5 miljarder, dvs ca 87% av den totala kostnaden, fördelat på buss drygt 1,6 miljarder, tunnelbana och spårvagn nära 2,6 miljarder och "spår övrigt" nära 1,3 miljarder.

I samma publikation kommenteras även årliga kostnader för arbetspendlingstrafikens utsläpp i Stockholms-, Göteborgs- och Malmöregionerna. Dessa beräknas till nära 3 miljarder som till 90% härrör från biltrafiken, drygt 2,7 miljarder. Kvinnorna står bara för en tredjedel av dessa utsläppskostnader medan de drabbas av en större kostnad än männen genom tidsförluster i samband med arbetspendling.

•• **Stockholmarna föredrar kollektivtrafikutbyggnad framför nya vägar**

Att stockholmarna önskar att kollektivtrafiken skall vara effektiv, tillförlitlig och byggas ut rejält råder det inget tvivel om. Majoriteten är ju beroende av att den fungerar.

I Stockholmsregionen tar sig som tur är flertalet till jobbet via kollektivtrafik, cykel och gång. Det är avgörande för att minska klimatpåverkan, för god luftkvalitet och mindre trängsel på vägnätet. Detta gör den enorma satsningen på Förbifart Stockholm än orimligare.

I telefonundersökningar i Stockholms län 2010 respektive 2012, genomförda av Demoskop på uppdrag av Miljöpartiet, har en majoritet, 51% respektive 56% föredragit nya pendeltågs- och tunnelbanelinjer och 40% respektive 34% Förbifart Stockholm. Skillnaden till kollektivtrafikens fördel har således under två år fördubblats från 11 till 22 procentenheter.

I telefonundersökningar inom Stockholms stad 2011 (DN/Synovate) respektive 2012 (DN/Ipsos/Synovate) ställdes frågan hur man skulle lösa stadens trafikproblem. 77% respektive 81 % svarade mer kollektivtrafik och cykel och bara 18% respektive 12% fler bilvägar. Cirka 1000 personer intervjuades i respektive undersökning.

•• **Vi kan inte satsa på ”både och”**

Det handlar inte om ”antingen eller” utan om ”både och” hävdar en del angående valet mellan vägar och kollektivtrafik. Miljörörelsen och många klimat- och trafikforskare är dock övertygade om att vi måste avstå från Förbifart Stockholm för att åstadkomma ett minskat bilberoende, en klimatsmart samhällsbyggnad och för att kunna erbjuda och ha råd med en turtät och effektiv kollektivtrafik som ökar tillgängligheten till hela regionen för alla, även för de som måste använda bilen. Prognoserna för Stockholmsöverenskommelsen som inkluderar Förbifart Stockholm, visar på en ökad biltrafikandel av resandet under ”maxtimmen” från dagens 39 % till 50 % år 2030 och minskad andel kollektivtrafikresande från 42 % till 37 %.

Även yrkestrafiken, den interregionala biltrafiken och de som av olika skäl måste ta sig fram med bil gynnas av en ökad andel kollektivtrafikresande. Detta kan uppnås genom en upp- rustning av nuvarande kollektivtrafiknät och en kraftfull och genomtänkt utbyggnad. Även lägre biljettpriser inom kollektivtrafiken kan bidra till ändrat resemonster. På detta sätt tar Stockholm också sitt ansvar för att Sveriges klimatmål skall nås och överlämnar inte detta till andra landsändar som har mindre förutsättningar att minska biltrafiken. Man överlämnar inte heller ett moment 22, ett klimatomöjligt och ekonomiskt olösligt problem till kommande generationer. Se sid: 8 *”Förbifart Stockholm är inte samhällsekonomiskt lönsam”*

•• **Kollektivtrafikutbyggnad kan finansieras om Förbifart Stockholm inte byggs**

Det krävs ett kraftigt utbyggt spårbundet kollektivtrafiknät. Det krävs separata bussfiler, utbyggda cykelbanor, trygga promenadvägar. Vi får inte heller glömma att underhållet av befintligt kollektivtrafiknät är kraftigt eftersatt och därmed sviktar tillförlitligheten hos kollektivtrafiken. Det kostar att åtgärda detta.

Även rent finansiellt har det en avgörande positiv betydelse för kollektivtrafikens utbyggnad om Förbifart Stockholm inte byggs. Många angelägna kollektivtrafikprojekt i regionen saknar finansiering. Under de senaste åren, inte minst under 2012, har det från många politiska håll framförts önskemål och förslag på nya kollektivtrafikprojekt i regionen. Politikerna ”ropar” på nya statliga pengar och även nya trängselskattepengar till dessa föreslagna projekt.

Vi anser att först och främst borde de nära 45 miljarder som är ämnade för Förbifart Stockholm, bygg- och lånekostnader, i stället användas till upp- rustning och utbyggnad av kollektivtrafiken. Så gott som alla beslutade trängselskattepengar under 30-40 år är nu reserverade till Förbifart Stockholm, plus 5 miljarder via statliga medel.

Det råder som bekant inte någon brist på angelägna infrastrukturprojekt och behov av underhåll även på andra håll i Sverige.

•• Det finns alternativ till Förbifart Stockholm utan negativa miljö-, klimat- och hälsoeffekter

Vägverket, som uppgick i Trafikverket 2010, har själva i vägutredningen om Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen visat att ett alternativ utan Förbifart Stockholm, det så kallade "Kombinationsalternativet", skulle ge minst lika god tillgänglighet i regionen, även för vägtrafiken, och därigenom rimligen lika goda förutsättningar för ekonomisk utveckling och välfärd och detta utan Förbifart Stockholms negativa effekter.

SIKA, statens institut för kommunikationsanalys (nu ersatt av myndigheten Trafikanalys) har i remissvar påtalat att det enligt Vägverkets egen utredning var "Kombinationsalternativet" som med små väginvesteringar, trängselskatt och större kollektivtrafikinvesteringar bäst bidrar till transportpolitiska mål som tillgänglighet, regional utveckling, miljö, jämställdhet och trafiksäkerhet.

SIKA konstaterade att "Kombinationsalternativet", jämfört med Förbifarten, leder till en ökad eller lika stor tillgänglighet till arbetsplatser både med bil och kollektivtrafik och för betydligt fler kommuner i länet och skulle dessutom ge mycket mindre klimat- och miljöpåverkan.

Naturvårdsverket har, efter Vägverkets bortval av "Kombinationsalternativ", fortsatt att förorda ett utvecklande av ett kollektivtrafikinriktat alternativ.

•• Förbifart Stockholms effekter på klimatgasutsläpp har underskattats

Vi har tidigare påpekat att det i MKB, miljökonsekvensbeskrivning till arbetsplan 2009, kapitel 10.11, Hälsa konstateras att:

"Förbifart Stockholm byggs främst för den regionala trafiken för att knyta ihop de norra och södra delarna för arbetspendling med bil."

På samma sida står:

"Byggandet av Förbifart Stockholm kommer att generera utsläpp av koldioxid. Tillsammans med drifttidens ökade utsläpp av koldioxid medför Förbifart Stockholm en ökning av växthusgaser som påskyndar en klimatförändring jämfört med nollalternativet."

Redan byggnationen av Förbifart Stockholm medför stora klimatgasutsläpp, driften ger stor energiåtgång genom ventilation mm. Det är dock biltrafiken på leden och på omgivande vägnät som leder till det största energislöseriet och de största klimatgasutsläppen jämfört med motsvarande persontransporter via kollektivtrafik.

Det har hävdats av Vägverket/Trafikverket att biltrafiken skulle öka nästan lika mycket och att klimatgasutsläppen bara blir något mindre utan Förbifart Stockholm. Detta har snedvridit debatten om Förbifart Stockholm och sannolikt vilselett större delen av svenska folket och kanske också riksdagens ledamöter. Vägverkets påstående är helt orealistiskt eftersom det förutsätter att nya vägar inte leder till ökad biltrafik, att kollektivtrafikutbyggnaden, stadsplaneringen mm blir densamma oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte.

Det är således ett orimligt påstående att Förbifart Stockholm inte skulle leda till ökade klimatgasutsläpp. Detta har många sakkunniga framfört, bland annat den tyska professor, Udo Becker, som Vägverket hänvisade till under Vägutredningen för att försvara Vägverkets uppfattning. Udo Beckers sanna inställning klargjordes genom SVT:s Uppdrag Granskning program från 2008 om Förbifart Stockholm.

22:a augusti i år repressändes delar av detta program tillsammans med delar av ett Uppdrag Gransknings program från 2009. Det senare behandlade att teknikutveckling för bilar inte räcker för att nå klimatmålen. Det behövs även överflyttning från biltrafik till andra färdmedel. Denna uppfattning framförs idag allt tydligare från olika myndigheter, bl.a från Trafikverket.

Hela programmet rekommenderas för den som önskar fakta avseende Förbifart Stockholm, biltrafik och klimatmål. Ett flertal brister i Vägverkets utrednings- och informationsarbete avseende Förbifart Stockholm framkom i detta/dessa program.

Se även sid 3: "Förbifart Stockholm motverkar uppbyggnaden av ett hållbart transportsystem"

•• Biltrafiken måste minska i Stockholmsregionen för att Sveriges klimatmål skall kunna nås

Enligt Trafikverkets publikation från 2012 "Samlat planeringsunderlag för Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan" måste biltrafiken i Sverige minska med 20% till 2030 för att klimatmålen skall kunna nås eftersom den tekniska utvecklingen inte räcker till. Hur skall det kunna vara möjligt om inte biltrafiken i Stockholmsregionen minskas med minst så mycket? Det är ju i storstadsregionerna den största möjligheten finns att ge människor bättre förutsättningar att byta färd sätt från bilen. Trafikverket skriver att potentialen till minskning är störst i storstad där biltrafiken kan minska med 25%.

Forskare kan idag inte säga hur många decennier det kommer att ta innan biltrafiken kommer att kunna drivas med energiformer som inte leder till klimatgasutsläpp antingen direkt eller vid produktionen av dessa. Det finns ingen garanti att det någonsin kommer att vara möjligt.

Vi får inte heller glömma att själva produktionen av nya bilar, batterier mm leder till stora klimatgasutsläpp och andra miljöproblem. I oktober i år har en studie från Norges tekniska och naturvetenskapliga universitet publicerats på detta tema i Journal of Industrial Ecology "Comparative Environmental Life Cycle. Assessment of Conventional and Electric Vehicles".

Vi kan inte heller bara titta på Sveriges inhemska elproduktion. Vi svenskar bidrar till världens klimatgasutsläpp om vi ökar vår elkonsumention. Ökar biltrafiken ökar givetvis också svårigheterna ytterligare att uppnå en fossil- och utsläppsfri bilanvändning. I arbetsplanen för Förbifart Stockholm räknar man nu med en biltrafikökning i regionen med 69%* till 2035.

I en storstad kan aldrig bilresande oavsett drivmedel konkurrera med kollektivtrafik om att vara det bästa miljö- och klimatalternativet.

*Genom åren har som framgår av denna skrivelse ett flertal trafikprognoser genomförts av Vägverket/Trafikverket med skiftande prognosår och resultat.

•• Många stockholmare kan byta bilen mot annat färd sätt

Det saknas i dag aktuell statistik över hur stor andel av biltrafiken i rusningstrafik inom Stockholmsregionen som är nödvändig för yrkesmässig utövning och hur stor del som skapas av arbetspendling. Efter samtal med tjänstemän och andra sakkunniga är vår uppfattning att mer än 80 % av bilresor under rusningstrafik skulle kunna ersättas med annat färd sätt, i synnerhet om kollektivtrafiken byggs ut, blir mer turtät och tillförlitlig.

En intressant fråga är hur många stockholmare som redan idag är beredda att minska sitt bilåkande. I en webbenkät, vilket gör att den givetvis inte håller rent vetenskapligt, dock genomförd och publicerad på Stockholms stads hemsida, svarade 3 av 10 jakande på att "Jag kan tänka mig att någon gång i veckan byta bilfärden mot att åka kollektivt, cykla och/eller ta en promenad." Ytterligare 1 av 10 svarade "Ja, kanske". Räknar man bort de 39 % som svarade att de aldrig kör/åker bil var det 66 % som svarade "ja" eller "ja, kanske" på denna fråga om att byta från bil till annat färd sätt.

Ovanstående ger hopp om framtiden. Hur mycket skulle andelen som är beredd att byta bort bilen växa om resan underlättades med hjälp av en rejäl och genomtänkt kollektivtrafik-utbyggnad, effektivare transporter fram till spårförbindelser, tidsmässigt effektiva byten, smarta infartsparkeringar, lägre biljettpriser mm?

•• **Förbifart Stockholm är inte samhällsekonomiskt lönsam**

Som bekant är kravet för ett projekt som Förbifart Stockholm att det stödjer de klimat- och transportpolitiska målen och att det samtidigt kan påvisas att projektet är samhällsekonomiskt lönsamt. Vi anser inte att Förbifart Stockholm uppfyller något av dessa mål.

Vägverkets samhällsekonomiska kalkyl som pekar på en samhällsnytta på 1,26 kronor per satsad krona har kritiserats av flera instanser, bl.a. på grund av att ett flertal negativa miljö-, klimat-, och hälsoeffekter inte har medräknats eller har underskattats. Kalkylen har utförts av Transek, nuvarande WSP, "Samhällsekonomiska kalkyler för Nord-sydliga förbindelser i Stockholm, 2006:18".

Kalkylens samhällsnytta bygger framförallt på den tidsbesparing bilresenärer beräknas erhålla pga. Förbifart Stockholm. Förutsättningen är en biltrafikökning på cirka 70% i regionen till 2030 oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte. Av kalkylen framgår att för varje procent mindre trafik minskar tidsvinsten och därav samhällsnyttan i samma storleksordning. Enligt Trafikverkets publikation från 2012 "Samlat planeringsunderlag för Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan" måste biltrafiken i Sverige som bekant minska med 20%, med 25% i storstad, till 2030 för att klimatmålen skall kunna nås. Med en trafikutveckling som är önskvärd med tanke på klimatmålen skulle Förbifart Stockholm således leda till en mycket stor samhällsekonomisk förlust.

Även Stockholmsöverenskommelsens finansieringsplan för Förbifart Stockholm bygger på en biltrafikökning på ca 70% till 2030 för att trängselskatten skall kunna inbringa närmare 40 miljarder till projektet fram till 2046. Finansieringsplanen förutsätter som tidigare framförts även att biltrafiken ut och in från innerstaden, över vägtullssnittet, ökar med ca 0,5 % per år. Hur skall Förbifart Stockholm finansieras om biltrafiken inte skulle öka?

En biltrafikökning i regionen gör som tidigare påtalats att Sveriges klimatmål inte kan nås. Skulle krav ställas på att detta skall kompenseras genom ökade insatser inom andra samhällssektorer och i andra landsändar skulle det innebära stora påfrestningar och kostnader. Kostnader som borde adderas till minussidan för den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm.

Till ovanstående tillkommer att risken är mycket stor att investeringskostnaden stiger högst påtagligt i likhet med flertalet liknande projekt.

•• **Att stödja en positiv trend att åka kollektivt är avgörande för framtiden**

Den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm bygger som sagt på att Stockholmsregionens biltrafik skall öka med cirka 70% till 2030. Enligt Trafikverkets senaste prognos kommer biltrafiken att öka med 49% till 2030. Vi och många sakkunniga ifrågasätter att det skulle vara en "naturlag" att biltrafiken måste öka i en storstadsregion som Stockholm.

När trängselskatten infördes i Stockholm 2007 sjönk biltrafiken över vägtullssnittet med ca 20%. Sedan 2007 har biltrafiken till och från Stockholms innerstad och regioncentrum, på Essingeleden och över Saltsjö-Mälarsnittet inte ökat.

I Stockholms trafikkontors rapport från 2011 "Analys av flöden i Stockholmstrafiken - Utveckling och nuläge" 2010 konstateras:

"Under några år finns en trend att trafiken inte ökar trots att både befolkning och sysselsättningen ökar. Det är positivt för regionens utveckling att ekonomin kan växa utan att trafiken gör det, även om det är för tidigt att säga om det är en tillfällighet eller en mer långsiktig trend."

Det finns tendenser till att intresset för bilen som färdmedel börjar minska. De yngre visar ett minskat intresse att ta körkort och ett allt större miljö- och klimattänkande. Även större intresse att under sitt resande följa IT-konversation, arbeta med datorer mm spelar in. Det är givetvis väsentligt att ny infrastruktur stödjer denna positiva trend och inte motverkar den. Denna trend bör vägas in i den samhällsekonomiska diskussionen och stödjas i infrastrukturplaneringen.

Vi får inte heller glömma bort att många sakkunniga varnar för drivmedelsbrist och kraftigt ökade priser framöver vilket också kan få avgörande betydelse för det samhällsekonomiska resultatet för ett motorvägsprojekt. Läs exempelvis den mycket utförliga sammanställningen om peak oil, Newsmill 2/3 2012 "Alltför optimistiska oljeprognooser leder till felinvesteringar". I den fakta- och referensfyllda artikeln skriver artikelförfattaren:

"Trafikverket måste inse att IEAs prognoser inte är verklighetsförankrade och därför blir ett dåligt underlag. Det innebär en risk för stora felinvesteringar som leder till allvarliga inlåsningseffekter och enorma samhällskostnader."

•• Negativa hälsoaspekter med Förbifart Stockholm

Ökad biltrafik leder som bekant till såväl ökade olycksrisker som ökade utsläpp av hälsofarliga avgaser och partiklar. Det är också välkänt att bilåkande minskar vardagsmotionen i resandet, vilket kan leda till övervikt och även till sämre mental hälsa.

Även med den förutsättning som Trafikverket hela tiden arbetar efter, dvs. att biltrafiken i Stockholmsregionen ökar i stort sett lika mycket oavsett om Förbifarten byggs eller inte, pekar de siffror som hittills framkommit i arbetsplanen mot att Förbifart Stockholm ökar dödligheten orsakad av biltrafik i regionen, bland annat på grund av den förväntat dåliga luftkvaliteten i tunnlarna. Tvärt emot det nationella målet att dödligheten orsakad av biltrafiken skall minska.

Inte bara dödlighet bör inräknas utan även den totala hälsopåverkan, såväl hos tidigare friska som hos känsliga individer. Trafikverket vill som bekant få möjlighet att varna känsliga grupper från att färdas genom Förbifart Stockholm.

Nya beräkningar pågår, dock fortfarande med den felaktiga förutsättningen att regionens biltrafik inte blir mer än några procent större 2030 om Förbifarten byggs. Givetvis borde jämförelsen göras mot dagens biltrafikvolym och än hellre mot en situation när biltrafiken minskats med 20 %, så att klimatmålen kan nås. Inte bara skadeeffekter av de större partiklar som rivs upp av dubbdäck bör studeras utan även de som orsakas av de betydligt farligare mindre partiklar som bildas av förbränningsmotorer. Expertbedömningar tyder på att bilar med förbränningsmotorer kommer att dominera fordonsflottan under överskådlig tid.

I 2011 års MKB till arbetsplanen står: "Förbifart Stockholm medför en ökad rörlighet och tillgänglighet till en stor bostads- och arbetsmarknad vilket kan främja en ekonomisk utveckling och välfärd. Samtidigt förstärks bilen som transportmedel i regionen och det har till följd att bilens negativa hälsoeffekter ökar dvs. luftföroreningar, trafikbuller, trafikolyckor, barriäreffekter och inaktivitet."

Som tidigare framförts har Vägverket själva i vägutredningen visat att ett kollektivtrafikbaserat alternativ utan Förbifarten, det så kallade "Kombinationsalternativet", skulle ge minst lika god tillgänglighet i regionen, även för vägtrafiken, och därigenom rimligen lika goda förutsättningar för ekonomisk utveckling och välfärd och detta utan Förbifart Stockholms negativa effekter. 9

•• Busstrafik på Förbifart Stockholm inte effektiv

Mindre än 10 % av persontransporterna på leden beräknas ske genom kollektivtrafik. Förbifart Stockholms dragning är inte anpassad för att ge en effektiv kollektivtrafik. Den stämmer inte med naturliga knutpunkter för denna. Detta har bland annat konstaterats i Trivector Traffics rapport från 2010 "Bättre kollektivtrafiklösningar för Förbifart Stockholm." Rapporten beställdes av organisationen "Kollektivtrafikant Stockholm" med hjälp av projektbidrag från Vägverket.

Hur tunnluftskvaliteten kommer att påverka den busstrafik som planeras är oklart. Det förefaller inte troligt att bussförare, passagerare eller andra trafikanter kommer att kunna trafikera leden utan hälsorisker, i synnerhet inte upprepade gånger per dygn.

•• Förbifart Stockholm borde redan vara ett avfärdat projekt

Förbifart Stockholm lever vidare från en tid då storstäder anpassades för ett bilberoende samhälle, detta trots att viktiga expertmyndigheter som Naturvårdsverket är mycket kritiska!

SVT:s Uppdrag Granskningss slutsats är att det som verkligen gynnas av Förbifart Stockholm är uppkomsten av långt ut liggande affärscentra som svårligen nås av kollektivtrafik, som leder till sämre service nära bostadsområden och ökar bilberoendet i Stockholmsregionen.

I alla strategiska planer, översiktsplaner mm, talas om behovet av ett ökat kollektivtrafikresande, att prioritera cykling och gång, att värna om folkhälsan, natur- och kulturmiljöer. Det talas om att skapa ett klimatsmart samhälle och nödvändigheten av att nå klimat- och transportpolitiska mål. Det framgår i olika miljökonsekvensbeskrivningar att Förbifart Stockholm motverkar allt detta men konsekvenserna har ännu inte lett till ändrade beslut.

Förbifart Stockholm påverkar negativt boende-, natur- och kulturmiljöer på Järvafältet och Lovö, världsarvet Drottningholm, Igelbäckens kulturresevat och naturreservaten Hansta, Grimsta och Sätmaskogen.

Redan 2006 kritiserade SIKÅ, Statens Institut för Kommunikationsanalys, planeringsprocessen och den bristfälliga behandlingen av alternativen.

"Kombinationsalternativet" uppfyllde riksdagens transportpolitiska mål och kunde bidra till uppfyllandet av klimatmålen. Vägverket nämnde inte ens dessa nationella mål i sin uppräknin g av projektmålen för effektivare Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen, något som kraftigt kritiserats. Följaktligen uppfyller inte heller Förbifart Stockholm dessa mål.

Våren 2012 har Riksrevisionen påpekat att projekt som ökar bilanvändningen strider mot Sveriges miljöpolitik.

Trafikverket skriver i underlaget till den nationella Kapacitetsutredningen att det krävs en omställning till ett mer transportsnålt samhälle och en snabb minskning av bilanvändningen om vi ska nå de svenska och europeiska klimatmålen och göra transportsektorn mindre beroende av fossila bränslen. Vi citerar Trafikverket:

"Ett transportsnålt samhälle innebär ett samhälle och transportsystem där den egna bilen har en minskad roll som transportmedel och tillgängligheten i större grad löses genom effektiv kollektivtrafik samt förbättrade möjligheter att gå och cykla".

•• Riksrevisionens slutord i ”Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?”

Vi citerar här slutorden i Riksrevisionens granskningsrapport från mars 2012:

”Statens investeringar i infrastruktur ska bidra till ökad tillgänglighet och begränsad klimatpåverkan. Inför den senaste infrastrukturplaneringen för perioden 2010-2021 uttalade riksdagen i sitt ställningstagande att investeringar i ny infrastruktur sammantaget behöver bidra till att minska koldioxidutsläppen, och att det krävs en prioritering av objekt som bidrar till en sådan utveckling.

Riksrevisionen har granskat om styrningen mot klimat- och transportpolitiska mål är transparent och om rapporteringen till riksdagen är rättvisande. Granskningen visar att regeringen inte har tydliggjort sambandet mellan lönsamhet, trafikökningar och ökade koldioxidutsläpp. Lönsamheten för många investerings-objekt bygger på antaganden om trafikvolym och trafikökningar som med nu tillgänglig kunskap sannolikt är svåra att förena med klimatmålen.

Riksrevisionens bedömning är att rapporteringen till riksdagen behöver bli mer transparent, konsistent och rättvisande utifrån de transportpolitiska målen och riksdagens klimatmål.

Granskningen visar också att koldioxidutsläppen som följer av den nationella planen har underskattats. Det är osäkert om den nationella planen sammantaget leder till minskade koldioxidutsläpp och därmed bidrar till klimatmålen. En rättvisande redovisning behövs för att riksdagen ska kunna fatta välgrundade infrastrukturbeslut.”

•• Slutord från Nätverket Stoppa Förbifart Stockholm

Planerna på Förbifart Stockholm lever kvar trots att fakta talar mot projektet. Vi är övertygade om att orsaken till detta är att fakta inte nått fram till stockholmarna, svenska folket och kanske inte ens till regering, riksdagsledamöter och lokala politiker. Vi hoppas och vill tro att Förbifart Stockholm kommer att omprövas och att kollektivtrafik, cykling och gång skall komma att prioriteras i Stockholmsregionen, inte bara i ord utan även i handling.

Denna skrivelse är på inget sätt fullständig. Det finns exempelvis mycket mer att säga om Förbifart Stockholms negativa inverkan på framtida stadsbyggnad, boende-, natur- och kulturmiljöer. Själva byggnationen påverkar rekreativsmöjligheter i stora delar av regionen under många år och innebär en uppenbar risk för Mälaren som dricksvattentäkt för 1,7 miljoner människor.

I denna skrivelse har vi koncentrerat oss på att Förbifart Stockholm förhindrar en önskvärd utveckling mot ett energi- och klimatsmart samhälle byggt på ett effektivt och väl fungerande kollektivtrafiksystem.

Ännu finns tid. Arbetsplanen och ansökningar till Mark- och Miljödomstolen är fortfarande under prövning. Vi hoppas att prestige och redan fattade beslut inte kommer att drabba kommande generationer! Detta kräver framsynthet och politiskt mod, just de egenskaper vi anser oss ha rätt att kräva av våra politiker.

Stockholm den 21 november 2012
Nätverket Stoppa Förbifart Stockholm