



Lovö Hembygdskommun

**Till regeringen
Näringsdepartementet
Mäster Samuelsgatan 70
103 33 Stockholm**

Komplettering av överklagande av Trafikverkets arbetsplan för Förbifart Stockholms anslutning till väg 261 m m

Lovö hembygdskommun har fått anstånd till den 15 januari 2014 att komma in med synpunkter som inte var möjliga att skriva tidigare. Det handlar om riskerna att färdas i Förbifart Stockholms tunnel med anledning av farliga partiklar och avgaser som genereras av trafiken. Nu finns den av Trafikverket beställda rapporten: **Estimated health impacts of changes in air pollution exposure associated with the planned by-pass Förbifart Stockholm** av professor Bertil Forsberg och tre andra forskare.

Beräkningen nedan bygger på uppgifter i rapportens sammanfattning, sid 2-3. De skadliga partiklarna kommer främst från avgasernas kväveföreningar och till mindre del från slitageprodukter från fordon och vägbana. Rapporten jämför det lägre antalet förtida dödsfall som blir följden av att trafiken i tunneln inte sprider skadliga partiklar på marknivå med det ökade antalet förtida dödsfall för trafikanterna i tunneln.

Man får av rapporten intrycket att Förbifart Stockholms tunnel kommer att medföra en vinst i människoliv. Men det är naturligtvis farligare att färdas i tunneln än på markytan. Det är denna ökade risk som är intressant för resenärerna. Risken måste fördelas på antalet utsatta personer. Det gör vi nedan.

Antal medborgare i Storstockholm: 1 628 528. Minskat antal förtida dödsfall per år: 23,7
Antal tunnelresenärer, i rusningstrafik, fram och tillbaka 5 dagar i veckan: 55 000x1,3 = 71 500. Ökat antal förtida dödsfall per år: 20,6.

Beräkning: $(1\ 628\ 528 - 71\ 500): 71\ 500 = 21,78 \times (20,6:23,7) = 18,9$

Forsbergs siffror och beräkningar leder fram till att det är 18,9 gånger högre risk att använda tunneln under rusningstrafik än att vistas på markytan. Detta kan vara svårt att inse. Bilden klarnar om man i tankarna varierar antalet personer som regelbundet använder tunneln vid högtrafik. Tänk tanken att endast 20 personer per dygn regelbundet använder förbifartens tunnel. Det skulle innebära att samtliga tunnelresenärer avlider innan årets slut och att färd i tunneln medför en säker död för de som vågar.

Hur bör en myndighet ställa sig till risker att medborgares liv förkortas genom egna beslut som inte är nödvändiga utan tvärtom motverkar internationella och nationella åtaganden? Transportsektorn står för ca 40 % av Sveriges utsläpp och just i storstäder är möjligheterna särskilt stora att reducera utsläppen. Nya motorleder gör att fler tar bilen och detta ökar utsläppen. I storstäder finns de största möjligheterna att med investeringar i kollektivtrafik reducera utsläppen och främja människors hälsa. Att bygga Förbifart Stockholm innebär det motsatta.

Även med tanke på bilars krav på utrymme jämfört med kollektiva färdmedel är det tveksamt om transportproblem i storstäder kan lösas med investeringar i motorleder. Internationella erfarenheter visar detta. Nya vägar genererar fler bilar och längre tid i bilköer under högtrafik. Under stockholmsförhandlingen kom en konsult fram till att Förbifarten under högtrafik kommer att förlänga trängseltiden fem till åtta gånger. De beräknade restidsvinsterna kommer att bli restidsförluster. Underlaget för Trafikverkets positiva samhällsekonomiska kalkyl är en felkalkyl.

Trafikverket kan inte heller garantera tunnelsäkerheten. Det finns beräkningar, förväntningar, antaganden, prognoser och förhoppningar. Men säkerheten är väldigt osäker. Det finns ingen tunnel i världen som är så lång med så hög beräknad trafikintensitet. Man vet att det innebär avsevärd risk att färdas i tunneln – så avsevärd att TRV avråder känsliga grupper att använda den – bl. a. asmatiker och barn. Bussförare är också en riskgrupp. Kommer bussförarnas huvudskyddsombud att tillåta den planerade busstrafiken?

Varför använda 60 miljarder till en motortransportled som orsakar problem i stället för att lösa en del av problemen med investeringar i kollektivtrafik?

Lovö den 12 januari 2014

Bertil Ottoson
Lovö Hembygdsförening
ordförande
Bredablick 2
178 93 Drottningholms
bertil.ottoson@mail.amnesty.se

Bilaga:

Hans Orru, Boel Lövenheim, Christer Johansson, Bertil Forsberg: *Estimated health impacts of changes in air pollution exposure associated with the planned by-pass Förbifart Stockholm*