

Lovö Hembygdsförening

16 februari 2009

Vägverket

Att: Gudrun Jonsson-Glans

Remissvar från Lovö Hembygdsförening, avseende Beredningsunderlag- Kompletterande material till pågående tillåtlighetsprövning av projektet Förbifart Stockholm, ”Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet”.

Inledning

Lovö Hembygdsförenings främsta kritik mot Vägverkets utredning, inkl de 15 punkter där Miljödepartementet krävt förtydligande, är att Vägverket inte fungerar som en oberoende myndighet som förser beslutsfattare med opartiskt och sakligt beslutsunderlag. Vi har redan tidigare visat och kommer även nu att visa att Vägverket har en egen agenda och att denna avviker från övergripande regler och politiskt fattade beslut om miljömålet och grunderna för Sveriges transportpolitik.

Vägverket har under årtal arbetat för att få bygga en sexfilig motorled, som inte behövs och som skulle ta stora resurser från andra, verkligen nödvändiga, investeringar - både i Storstockholm och i andra delar av Sverige. Förbifart Stockholm är ju den största enskilda infrastrukturella investeringen i Sverige sedan Göta kanal. Vi skulle mycket hellre se att pengarna användes för vattentransporter än vägtransporter fastän av delvis andra skäl än man hade för 150 år sedan. Då var vattenvägar ett billigt sätt att transportera tungt gods över långa avstånd. Nu måste vi investera i kollektiva kommunikationer även av klimat- och utrymmesskäl. Vi har därför valt att även granska problem utanför MD:s 15 punkter.

Principiella och övergripande synpunkter

Flera remissinstanser har tidigare visat att Vägverkets utredning har grava principiella fel. För att kunna bedöma skälen till varför Vägverket kommit fram till att förorda Förbifart Stockholm framför andra alternativ måste man först granska Vägverkets utredningsmetodik. Felen är nämligen så grava att hela utredningen måste förklaras irrelevant för de transportproblem som det ju är meningen att Vägverkets utredning ska lösa.

Ett fel är att VV valt bort det transportslagsövergripande perspektivet. Vi ser detta bl a som en osund konkurrens mellan planeringsmyndigheter som borde samarbeta. Felet medför att såväl klimat- som utrymmesfrågor kommer i bakgrunden trots att utredningens övergripande syfte måste vara att presentera ett förslag som klarar både Sveriges klimatmål och den ekonomiska tillväxten i Sockholmsregionen. Hade Vägverket exempelvis samarbetat med Institutet för Tillväxtpolitiska Studier (ITPS), som har utrett detta problem, så hade VV kunnat spara mängder av både tid och pengar.

ITPS rapport: *Konsten att nå både klimatmål och god tillväxt* säger att det går att kombinera dessa två mål, men att det kräver nytänkande inom transportpolitiken, något Vägverket inte klarat. ITPS rapport visar att det inte räcker med att göra litet till av samma slag, t ex att införa eller höja trängselavgifterna. Det resulterar i en tillfällig minskning av biltrafiken, men efter en tid har bilisterna anpassat sig till den nya nivån och kör bil som tidigare. Inte heller hjälper det att nya bilar med ny teknik genererar lägre utsläpp. Rapporten säger att vad som i stället krävs är en övergång till kollektiva trafikslag, ett paradigmskifte.

I stället har VV själv formulerat som sitt främsta mål att hitta den lämpligaste vägkorridoren för att knyta ihop Stockholms norra och södra delar. Denna grundsats anser Vägverket vara ett axiom som alltså inte behöver bevisas. Lovö Hembygdsförening ser flera goda skäl att ifrågasätta Vägverkets grundsats:

- att frakta människor långa sträckor med bil mellan storstadens norra och södra delar står i motsättning till Sveriges klimatmål (mer nedan)
 - att behöva köra långa sträckor med bil eller åka buss är även slöseri med tid för alla som måste finna sig i detta (mer nedan)
- att förorena vattnet kring Stockholms viktigaste dricksvattentäkt är en helt onödig risk (mer nedan)

Är Sverige ett bakåtsträvande land?

Bilsamhället tillhör en förgången tid. Förbifart Stockholm skulle bli ett överdimensionerat monument över den tid då oljan i riklig mängd och utan stora investeringar kom från underjorden. Vi har troligen redan passerat den tidpunkt då jordens oljeproduktion var som störst. Mängden olja i de oljekällor som upptäcks varje år understigen årsproduktionen. Vägverkets tro på ett oförändrat lågt bensinpris över hela Förbifartens livslängd är verklighetsfrämmande.

Att bygga Förbifart Stockholm kommer att leda till fler bilar och högre utsläpp! Det medger faktiskt även Vägverket och detta står i motsättning till såväl övergripande transportpolitiska beslut som till Sveriges klimatmål. För att ändå kunna förorda Förbifart Stockholm gör Vägverket en otillåten jämförelse med ett nollalternativ, som innebär att myndigheterna är passiva under den tid då gradvis antalet bilar ökar med ca 80%! Detta skulle medföra orimliga utsläppsputtrande bilköer. *Med ett sådant jämförelsealternativ är alla tänkbara nya vägar klimatneutrala!*

Det självklara jämförelsealternativet är naturligtvis det klimatmål Sverige har åtagit sig att och måste uppnå. För att göra det måste Sverige minska utsläppen av växthusgaser med 20 % fram till 2020, som är ett medeltal för hela landet. Storstäder måste reducera utsläppen långt mer, 40 % är en trolig siffra. Då får vi naturligtvis inte investera i nya motorleder med ökande utsläpp! Om Förbifarten slutligen kommer att byggas så måste utsläppen i övriga landet reduceras med långt högre siffror för att balansera ökningen i Stockholm. Detta är varken politiskt eller moraliskt möjligt.

Ett av problemen i storstäder är att det blir trångt. Det är ont om mark att bygga bostäder och arbetsplatser för en växande befolkning. Mark man ofta glömmer är de utrymmen som tas i anspråk för transporter. Bilar tar plats liksom bilarnas servicefunktioner. En beräkning som klargör detta gjordes i Los Angeles, USA. Då kom man fram till att bilar, vägar, parkeringsplatser, bilförsäljning, bilverkstäder m m upptog ca 60 % av staden yta. En generell beräkning som jämför utrymmeskravet för privatbilar och spårburen kollektivtrafik visar att bilarna, bara på själva vägarna, tar 175 gånger mer plats än spårvagnar och 50 gånger mer plats än bussar, övriga utrymmeskrav oräknade.

Förbifart Stockholm är ett destruktivt trendbrott i transportpolitiken i riktning mot en storstad där biltrafiken ökar sin andel trafikanter på kollektivtrafikens bekostnad – ett steg mot Los Angeles-modellen med mer än 3 gånger högre utsläpp än den mer tätbyggda europeiska staden med hög andel kollektivtrafikresande. Vi och hela världen står vid ett vägskal. Nuvarande sätt att förbruka energi är inte hållbart miljömässigt, ekonomiskt, socialt. Och det är nu vi måste välja.

Visionen om den flerkärniga staden är anpassad till en framtid med motorvägar och köpcentra på sådant avstånd från varandra och från centrala Stockholm att kollektiva transportlösningar blir svåra och dyra. Hela resonemanget med Förbifart Stockholm försämrar möjligheterna för Sverige att nå klimatmålet. Detta kan inte vara meningen! Biltransportbehovet måste minska. Boende och arbete måste närma sig varandra. *Denna vision är Vägverket motståndare till.*

Vägverket medger nu, glädjande nog, att namnet *Förbifart Stockholm* är vilseledande. SIKÅ (Statens Institut för KommunikationsAnalys) har visat att bara en mycket liten andel av trafiken på Förbifarten ska passera Stockholm, mindre än 1 %. Förbifarten är alltså en del av Stockholms normala transportsystem.

Detta har varit besvärande för Vägverket som nu i stället som huvudmotiv för Förbifarten säger att den måste byggas för att effektivisera förbindelserna mellan Stockholms norra och södra delar. Det anges på materialets pärm. Motivet måste emellertid ses som en obevisad teori. *Vi anser att detta huvudskäl att bygga Förbifart Stockholm måste utredas vidare.*

Det finns olika uppfattningar om Förbifart Stockholms samhällsekonomiska konsekvenser. Både på kostnads- och intäktssidan varierar uppfattningarna. Vägverket har angivit projektets totalkostnad till 2 500 miljoner (nu korrigerat till 3 200 miljoner). Sett ur erfarenheterna från Vägverkets tidigare projekt i Stockholm kommer kostnaden att bli långt högre. Norra länkens totalkostnad bedömdes bli 2 500 miljoner (i dagens penningvärde). Kostnaden har stigit med ca 10 % per år i fast penningvärde och slutsumman ligger nu på ca 15 000 miljoner. Kostnaderna för Södra länken har drabbats av liknande kostnadsökningar, trots att kraven på luftkvalitet och säkerhet har sänkts. Sprinklersystemet har exempelvis prutats bort. Om Vägverkets kompetens ligger kvar på denna låga nivå kommer slutnotan för Förbifart Stockholm att hamna på ca 150 000 miljoner.

Vägverkets eget konsultföretag, WSP, prognostiserar att om Förbifart Stockholm byggs så kommer tiden för stockholmarna i bilköer fram till 2030 att öka med 5-8 gånger! Detta hänger inte ihop med Vägverkets argument om Förbifartens tidsvinster för bilresenärer. Just dessa tidsvinster är ju ett av Vägverkets samhällsekonomiska huvudargument. Ett annat ekonomiskt argument var från början statens ökade skatteintäkter. De ca 80 % fler bilarna skulle ju genom sin bensinförbrukning tillföra staten motsvarande högre skatteintäkter. Vi vet inte om detta fortfarande är ett viktigt argument eftersom det avslöjar Vägverkets ointresse för klimatproblemet. I stället har teorin om Plug-in-bilar lanserats. En majoritet av bilarna kommer att drivas med elkraft uppger nu Vägverket. Det Vägverket inte tänkt på är att Sveriges vattenkraft i stort sett är färdigutbyggd och att mer el från hållbara källor ska balanseras mot avveckling av kärnkraft. Bilarnas el kommer därför med stor sannolikhet att importeras från Vattenfalls kolkraftverk i Tyskland. Genom Vattenfalls investeringar i brunkolskraftverk kommer utsläppen från Vattenfall att bli dubbelt så höga som hela Sveriges nuvarande utsläpp av koldioxid! Elbilarnas utsläpp kommer därför att bli väl så höga som de fossilbränsleddrivna bilarnas. *Hela den samhällsekonomiska kalkylen måste göras om och av en annan konsult än WSP, som inte har så stort intresse att visa att man tidigare gjort fel.*

Lovö Hembygdsförening vill inte ens tänka på vilka olyckor som kan inträffa i en 15 km lång tunnel om t ex en tankbil krockar. En Volvo lastbil hade huvudrollen vid den fruktansvärda olyckan i Mont Blanc-tunneln för några år sedan.

Andra vägprojekt i Sverige måste skjutas på en osäker framtid för att huvudstaden ska få denna kostnadskrävande och destruktiva motorled. *Även konsekvenserna för andra svenska vägprojekt av Förbifartbygget måste utredas.*

Av ovanstående skäl måste Vägverkets utredning underkännas och hela projektet läggas ned. Idén med en ny motorled är i själva verket ungefär 50 år gammal och föddes under en tid då klimatproblemet var osynligt i debatten och inte påverkade politiska beslut. Oförmågan att ändra politik när omvärlden förändrats så drastiskt som den har gjort är politiskt oacceptabel.

Lovö Hembygdsförening vill ändå kommentera en av de 15 punkterna

När vi tittar närmare på punkt 4 i Miljödepartementets krav på förtydliganden av Vägverkets utredning finns det ytterligare en omständighet som saknas i utredningen. Att begränsa sig till att enbart svara på MD:s formuleringar har begränsningen att viktiga frågor, som inte tidigare uppmärksammats förblir ouppmärksammade. Vägverket har valt att förorda alternativ 1 av de 5 alternativa förslagen till av- och påfarter mellan tunneln och väg 261. I ord och bild visas de fem alternativens rent tekniska lösningar med den kringutrustning dessa medför. Genom kontakter med kommunen vet vi att även ett bussgarage och en infartsparkering planeras. Detta ställer hela miljöprövningen i ny dager. Långt större ytor än själva trafikplatserna kommer redan från början att exploateras. Erfarenhetsmässigt vet vi att en exploatering leder till nästa och så vidare. *Detta för ön Lovö och världsarvet Drottningholm mycket stora problem är inte utrett och måste utredas innan något beslut om Förbifarten kan fattas.*

Vi vill betona att byggandet av Förbifarten riskerar att påtagligt skada Natura 2000-området Edeby ekhage och att Förbifart Stockholm kommer att medföra påtaglig skada dels och särskilt under byggskedet på riksintresset för kulturmiljö på Lovön, dels under byggskedet på riksintresset för Mälaren med öar och strandområden vilket strider mot hushållningsbestämmelserna i Miljöbalkens kap 3 och 4. Byggandet av Förbifarten kommer också att medföra påtaglig skada på riksintresset för det rörliga friluftslivet på Lovö och därmed strida mot 4 kap. 2 § MB.

Om Förbifarten ändå kommer att byggas anser Lovö Hembygdsförening att anslutningens Alt 5 är det bästa för Världsarvet och Lovöns övriga kulturmiljöer. Det innebär att inga trafikplatser, på- och avfarter m m anläggs i närhet av själva Världsarvet Drottningholm eller inom Kronoparkens område. Trängselavgift bör då införas, lämpligen på bron mellan Kersö och fastlandet, Nockebybron. Genom att försvåra för trafiken att åka av Förbifarten för att direkt gena in mot Bromma och Stockholms innerstad begränsar man också trafiken genom Världsarvet Drottningholm.

Det som skiljer Förbifart Stockholm från Diagonal Ulvsunda är också att merparten mark kring Diagonalen redan är exploaterad. Inga nya ekonomiska vinster kan göras med det alternativet. När vi närmare granskar de uppgivna skälen att förorda Förbifart Stockholm framför Diagonal Ulvsunda och Kombinationsalternativet finner vi av ovanstående skäl att de båda andra alternativen är att föredra; av demokratiskäl, av transportpolitiska skäl, av klimatskäl, av stadsbyggnadsskäl. Ändå väljer VV Förbifart Stockholm och får stöd av politiska partier som bryter mot sina egna partiprogram. Det måste finnas stora ekonomiska vinster med Förbifart Stockholm! Och vinnarna kommer inte att bli de som bor på Lovö och en stor del av Stockholms befolkning som nu njuter av denna bygds nästan orörda natur och kulturella särart. *Vi kräver att även denna fråga utreds innan beslut kan fattas. Vilka kommer att vinna ekonomiskt om Förbifart Stockholm byggs? Hur värderas dessa vinster jämfört med förlusterna för Ekerö- och Stockholmsbor?*

*Vi anser att följande måste utredas innan det ev beslutet att bygga Förbifart Stockholm:
Huvudskälen att bygga Förbifart Stockholm.*

Konsekvenserna för andra svenska vägprojekt av ett ev Förbifartbygge.

Den samhällsekonomiska kalkylen av en annan konsult än WSP

Anslutningarnas konsekvenser för ön Lovö och världsarvet Drottningholm

Vilka är vinnarna och vilka är förlorarna om Förbifarten byggs?

Carl-Axel Linge
Ordförande

Stina Haubo
Styrelseledamot

Bertil Ottoson
Utredare