

Till dig som i egenskap av politiskt ansvarig kommer att ha en avgörande betydelse för Sveriges och Stockholmsregionens framtida utveckling

Ett beslut att genomföra motorvägsprojektet **Förbifart Stockholm** har långtgående konsekvenser både ekonomiskt och ekologiskt, inte bara för Stockholm utan för hela Sverige. Starka intressen inom bil- och byggindustrin driver på men deras intressen är inte desamma som medborgarnas. Vi i Nätverket Stoppa Förbifart Stockholm är övertygade om att de mycket stora behoven inom kollektivtrafiken måste prioriteras framför stora dyra vägprojekt.

Vi hoppas att du kan ta dig tid att ta del av våra argument inför förhandlingar om regeringssamverkan, samverkan inom Stockholmsregionen, i kommun och landsting.

- Många tycks tro att Förbifart Stockholm är ett sätt att minska dagens köer och trängsel. Detta är inget som trafikforskare håller med om. Enligt Stockholmsöverenskommelsens prognoser för 2030 kommer regionens trängselproblem att öka. Finansieringsplanen via trängselskatt förutsätter att trafiken till och från innerstaden ökar år från år.
- Investeringskostnaden anges av Trafikverket till 27,6 miljarder kronor i 2009 års prisnivå och till 31,4 miljarder i 2013 års prisnivå. För att finansiera Förbifart Stockholms bygg- och lånekostnader krävs 5 miljarder i statligt anslag och 61 miljarder i trängselskatt i löpande priser fram till 2053. Till detta kommer drifts- och underhållskostnader. Med samma kostnadsutveckling som för Norra Länken, sedan kontrakt skrevs med Stockholms stad 2002, skulle enligt våra beräkningar enbart investeringskostnaden hamna runt 50 miljarder. Samtidigt har vi en mer och mer nedsliten och överbelastad kollektivtrafik som behöver upprustas och byggas ut för stora belopp. I ett ansträngt budgetläge måste kollektivtrafiken prioriteras före en rekorddyr motorväg.
- Naturvårdsverket har konstaterat att projektet strider mot Sveriges klimatmål. Enligt Trafikverkets prognos för Förbifart Stockholm förväntas en trafikökning i regionen med 69% och med 33% i innerstaden till 2035. Samtidigt hävdar Trafikverkets egen miljöexpertis att teknikutveckling inte räcker för att klimatmålen skall kunna nås. Det krävs dessutom att biltrafiken i Sverige minskar med 20% till 2030, i storstad med 25%.
- Förbifart Stockholms sträckning gör att naturliga knutpunkter för kollektivtrafik inte nås och att busstrafik därför blir ineffektiv. Luftmiljön i tunneln bedöms bli 50-100 gånger värre än den på Hornsgatan vilket innebär risker för alla som färdas genom tunnarna, inte minst människor med lung- och hjärt-kärlsjukdomar, barn och gravida, yrkesförare m.fl.

- På DN debatt 16 september 2014 skriver 12 miljö- och trafikforskare från KTH och Statens väg- och trafikforskningsinstitut att "Beslutsunderlaget för Förbifart Stockholm bygger på ett tänkande som som nu i stora delar kommit i otakt med tiden." De tar upp behovet av minskad biltrafik, ökad kollektivtrafik och cykling för att åstadkomma ett effektivt transportsystem. De betonar Förbifart Stockholms stora kostnader och negativa effekter avseende de klimatpolitiska målen. Artikeln har fått titeln "Nu finns chansen att riva upp beslutet om Förbifarten"

Vi har utvecklat några av våra viktigaste argument mot Förbifart Stockholm på kommande sidor som sammanställts av en arbetsgrupp inom nätverket.

För Nätverket Stoppa Förbifart Stockholm

Karin Wahlgren

Klimataktion
Stockholm
073 – 688 20 33

Beatrice Sundberg

Stockholms
Naturskyddsförening
073-719 91 33
sthlm.krets@naturskyddsforeningen.se

Göran Folin

Jordens vänner
Stockholm
073 – 073 11 88

I nätverket ingår drygt 20 organisationer/föreningar:

Alternativ Stad/Jordens vänner,
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen,
Cykelfrämjandet,
Djurgården Lilla Värtans miljöskyddsförening,
Fältbiologerna Stockholm, Uppland, Gotland,
Föreningen Rädda Lovö,
Gemensam Valfärd,
Gröna kvinnor,
Human powered vehicles Sweden,
Ingenjörer för miljön,
Klimataktion Stockholm,
Klimax,
Kollektivtrafikant Stockholm,
Lovö hembygdsförening,
Mälaröarnas naturskyddsförening,
Nacka Naturskyddsförening,
Naturskyddsföreningen Stockholms län,
Nej till Västerleden,
Nätverket Järva Framtid,
Stockholms Naturskyddsförening,
Söderorts Naturskyddsförening,
Södertörns miljö- och utvecklingsförening

Synpunkter och fakta angående stadsmotorvägen Förbifart Stockholm, sammanställda av arbetsgrupp inom Nätverket Stoppa Förbifart Stockholm, september 2014.

Innehållsförteckning:

Förbifart Stockholm motverkar uppbyggnaden av ett hållbart transportsystem	sid 4
Förbifart Stockholm är inte någon förbifart	sid 4
Med Förbifart Stockholm ökar trängseln	sid 4
Trängsel, förseningar kostar kollektivtrafikens arbetspendlare mest	sid 5
Stockholmarna föredrar kollektivtrafikutbyggnad framför nya vägar	sid 6
Vi kan inte satsa på "både och"	sid 6
Kollektivtrafikutbyggnad kan finansieras om Förbifart Stockholm inte byggs	sid 6
Det finns alternativ till Förbifart Stockholm utan negativa miljö-, klimat- och hälsoeffekter	sid 7
Förbifart Stockholms effekter på klimatgasutsläpp har underskattats	sid 7
Biltrafiken måste minska i Stockholmsregionen för att Sveriges klimatmål skall kunna nås	sid 8
Många stockholmare kan byta bilen mot annat färdstätt	sid 9
Förbifart Stockholm är inte samhällsekonomiskt lönsam	sid 9
Att stödja en positiv trend att åka kollektivt är avgörande för framtiden	sid 10
Negativa hälsoaspekter med Förbifart Stockholm	sid 11
Busstrafik på Förbifart Stockholm inte effektiv	sid 12
Förbifart Stockholm borde redan vara ett avfärdat projekt	sid 12
Riksrevisionens slutord i "Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?"	sid 13
Slutord från Nätverket Stoppa Förbifart Stockholm	sid 13

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 13.

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.

Förbifart Stockholms strukturerande effekter, som leder till trafikökning i regionen, har inte redovisats av Trafikverket.

Se vidare sid. 7: "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 motorvägs-utbyggnad? 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 Förbifart Stockholm ökar trängseln minst 5 gånger i regionen till 2030 enligt Stockholmsöverenskommelsens prognoser. Överenskommelsens finansieringsplan för Förbifart Stockholm, som till ca 80% bygger på trängselskatt, förutsätter

att biltrafiken ut och in från innerstaden ökar med ca 0,5% per år. Med Förbifart Stockholm prognosticerar Trafikverket att regionens vägtrafik jämfört med år 2007 (dagsläget) kommer att öka med 69% till år 2035 i regionen och med cirka 33% i innerstaden.

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 biltrafiken i Sverige minska med minst 20% till 2030, 25% i storstad, om Sveriges klimatmål skall kunna uppnås. 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 minst 30 miljarder (mer än 60 miljarder i löpande priser om lånekostnader räknas in) att satsa inom kollektivtrafiken. Bilberoendet minskar. Trängseln på såväl vägnät som kollektivtrafiknät kan minska trots att Stockholms invånarantal ökar. Finansieringen av Förbifart Stockholm förutsätter att trafiken över tullsnitten ökar, dvs att trafiken in och ut från innerstaden ökar och att minst 60 miljarder från trängselskatten i löpande priser skall gå till finansieringen av Förbifart Stockholm.

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. Enligt Trafikverkets rapport "Förändrade trängselskatter i Stockholm, Underlag för 2013 års Stockholmsförhandling" kommer införandet 2016 av höjda avgifter och trängselskatt på Essingeleden minska trafiken på Essingeleden under maxtimmen med 10% och trafiken över innerstadsnittet med 7%. Enligt rapporten ger detta en trängselminskning liknande den som kan upplevas under sportlovsveckan.

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 kronor årligen. Endast 0,8 miljarder av dessa avser biltrafiken.

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 hade således under dessa två år fördubblats från 11 till 22 procentenheter.

När samma undersökning genomfördes augusti 2014 ville 61% prioritera kollektivtrafiken och bara drygt 26% Förbifart Stockholm. Skillnaden till kollektivtrafikens fördel har tredubblats från 11% till 34% sedan 2010. Betydligt mer än dubbelt så många prioriterar nu enligt undersökningen kollektivtrafikutbyggnad jämfört med de som prioriterar utbyggnad av Förbifart Stockholm.

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 resemönster. 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: 9 *"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 har det från många politiska håll framförts önskemål och förslag på nya kollektivtrafikprojekt i regionen. Stockholmsöverenskommelsen 2013 skall ge viss T-baneutbyggnad men finansieringen är osäker. Höjda trängselskattsavgifter och tidigare lagd trängselskatt på Essingeleden skall enligt överenskommelsen ge 9 av de cirka 25 miljarder som T-baneutbyggnad plus nya vagnar beräknas kosta. Det är dock mycket tveksamt om trängselskattepengarna kommer att räcka till Förbifart Stockholm och kunna ge 9 miljarder till denna T-baneutbyggnad.

Behoven fram till 2050 är gigantiska avseende såväl utbyggnad som underhåll av kollektivtrafiken.

Vi anser att de cirka 60 miljarder i trängselskattsintäkter i löpande priser fram till 2050/2060 som nu är ämnade för Förbifart Stockholms bygg- och lånekostnader i stället bör användas till upprustning och utbyggnad av kollektivtrafiken.

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 Förbifart Stockholm, leder till en ökad eller lika stor tillgänglighet till arbetsplatser både med bil och med kollektivtrafik för betydligt fler kommuner i länet och dessutom skulle ge mycket mindre klimat- och miljöpåverkan.

Naturvårdsverket har, efter Vägverkets bortval av "Kombinationsalternativet", fortsatt att förordna 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. Enbart energibehovet för ventilation motsvarar minst 12 stora vindkraftverk. 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 ansvariga politiker. 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.

Vägverket anlidade en internationell expert, professor Udo Becker, för att syna utredningar kring Förbifart Stockholms inverkan avseende klimatgasutsläpp. Denne efterlyste en utredning av Förbifart Stockholms strukturerande effekter på samhället. Denna kritik har inte lett till några åtgärder från Vägverkets/Trafikverkets sida. Med strukturerande effekter avses stadsplanering, resvanor/färdsättsval avseende arbete, inköp, sociala kontakter mm. Dessa effekter är avsevärda för ett infrastrukturprojekt av Förbifart Stockholms storlek och kostnad.

Vägverkets/Trafikverkets genomförda jämförelser mot "Nollalternativet" utan Förbifart Stockholm blir därför helt missvisande avseende bland annat trafikutveckling, klimatgasutsläpp, tidsvinster och samhällsekonomiska bedömningar. Udo Beckers sanna inställning klargjordes genom SVT:s Uppdrag Granskings program från 2008 om Förbifart Stockholm.

I augusti 2012 repressändes delar av detta program tillsammans med delar av ett Uppdrag Granskingsprogram 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.

Båda programmen 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 dessa program.

Se även sid 4: "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 vare sig vid framförelse av bil 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. Vi rekommenderar läsning av en studie från Norges tekniska och naturvetenskapliga universitet på detta tema, publicerad i Journal of Industrial Ecology 2012 med titeln "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 elkonsumtion. 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.

Många stockholmare kan byta bilen mot annat färdssätt

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 persontransporter till och från arbetsplatser. Efter samtal med tjänstemän och andra sakkunniga är vår uppfattning att mer än 80 % av bilresor under rusningstrafik skulle kunna ersättas med annat färdssätt, 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, genomförd 2012 och publicerad på Stockholms stads hemsida, svarade 3 av 10 jakande på påståendet: "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 färdssätt.

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 från 2006 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 på grund av Förbifart Stockholm. Förutsättningen är en biltrafikökning på cirka 70% i regionen till 2030 oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte vilket är ett orimligt antagande, se bland annat sid 7 om Klimatgasutsläpp. Av kalkylen framgår att för varje procent mindre trafik minskar tidsvinsten och därav samhällsnyttan något mindre men i denna 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.

I en samhällsekonomisk kalkyl från Trafikverket 2013 talas om högre samhällsekonomisk nytta med Förbifart Stockholm än i tidigare kalkyler. Orsaken är framförallt att Trafikverket som numera sköter ASEK uppräknat biltrafikanters kostnadsmässiga förlust vid förseningar och tidsförluster ytterligare. Skillnaden är genom detta ännu större än tidigare jämfört med kollektivtrafikantens förluster. Vi ser detta beräkningssätt som fullständigt orimligt, inte minst inom storstadsregioner.

Stockholmsöverenskommelsens finansieringsplan för Förbifart Stockholm bygger på en biltrafikökning ut och in från innerstaden, över vägtullssnittet, med ca 0,5 % per år, drygt 30% till 2035 och i regionen med cirka 70%. Enligt riksdagens utredningstjänsts beräkningar från

2013 kräver finansieringen intäkter från trängselskatten på 61 miljarder i löpande priser fram till 2053.

Hur skall Förbifart Stockholm finansieras om biltrafiken inte skulle öka? Passagerarna över tullsnittet har inte ökat sedan 2007, snarast minskat med någon procent. Skulle trafikmängderna in till/ut från innerstaden inte öka under den tänkta avbetalningstiden för Förbifart Stockholm skulle finansieringen av Förbifart Stockholm falla. Inte heller den överenskomna T-baneutbyggnaden skulle kunna finansieras. Gör man allvar av att nå klimatmålen måste biltrafiken i storstad som sagt minska med 25% till 2030 vilket ytterligare skulle minska trängselskattsintäkterna.

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. Investeringskostnaden för Förbifart Stockholm är enligt Trafikverkets hemsida 27,6 miljarder i 2009 års prisnivå. Enligt den nationella infrastrukturplanen är kostnaden 31,4 miljarder i 2013 års prisnivå. Enligt Trafikverkets publikation "E4 Förbifart Stockholm, vst_001" kommer investeringskostnaden med 50% sannolikhet inte att överskrida 33 miljarder och med 85% sannolikhet inte 43 miljarder. Räknar man med samma kostnadsutveckling som för Norra Länken, sedan kontrakt skrevs med Stockholms stad 2002, skulle investeringskostnaden för Förbifart Stockholm hamna runt 50 miljarder enligt våra beräkningar, lånekostnaden oräknad.

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

Den samhällsekonomiska kalkylen och arbetsplanen för Förbifart Stockholm bygger som sagt på att Stockholmsregionens biltrafik skall öka med cirka 70% till 2030- 2035. Vi och många sakkunniga ifrågasätter att det skulle vara en "naturlag" att biltrafiken måste öka i en storstadsregion som Stockholm och att detta skulle vara nödvändigt för en samhällsekonomiskt gynnsam utveckling.

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, snarare minskat. Över Saltsjö-Mälarsnittet har biltrafiken minskat med 7-8 %.

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."

Trenden har fortsatt. Från 2010 fram till och med 2013 har trafikmängderna minskat något över trängselskattesnittet (kl. 06.00-19.00), innerstadssnittet dygnet runt och Saltsjö-Mälarsnittet. Trafikmängden över regioncentrum- och citysnittet är oförändrat.

Ökning av biltrafiken i en storstad är inte nödvändig för att åstadkomma en ekonomisk utveckling. Däremot kan biltrafiken öka vid ekonomisk uppgång om inte motåtgärder insätts. Det finns glädjande nog 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 oljeprognoiser 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

Om Förbifart Stockholm förverkligas enligt planerna kommer partikelhalten i tunnelluften att ligga bortåt hundra gånger över EU:s gränsvärden för halten av småpartiklar i ytläge. Dieselanvändningen ökar dramatiskt med ökad partikel- och sotproblematik som följd. Partiklar mindre än PM 2,5, inte minst sotpartiklar, utpekas i moderna forskningsresultat, som publicerats sedan regeringens tillåtlighetsbeslut, som de farligaste för människors hälsa.

I slutet av 2013 publicerades i Lancet en internationell rapport med svenskt deltagande "Effects of long-term exposure to air pollution on natural-cause mortality: an analysis of 22 European cohorts within the multicentre ESCAPE project". Studien påvisade ett klart samband mellan exponering för PM 2,5 och PM 10 och lungcancer. Författarna fastslår att likaväl som beträffande sambandet mellan hjärt-kärlsjukdom och luftförorening föreligger risk för lungcancer på grund av partiklar redan i halter under EUs gränsvärden. Författarna klargör att resultaten från denna och andra studier motiverar minskning av denna typ av luftföroreningar och sänkning av EUs gränsvärden. WHO har också framfört att gränsvärdena bör sänkas. Dessa forskningsresultat bör givetvis påverka bedömningen även av nivån för riktvärden för tunnelluft. WHO:s rekommenderade värden ligger långt under EUs regler.

Enligt rapporten "Estimated health impacts of changes in air pollution exposure associated with the planned by-pass Förbifart Stockholm", Bertil Forsberg mfl, beräknas antalet dödsfall per år på grund av dålig luftkvalitet i Förbifart Stockholms tunnlar bli omkring 20. Avlastning av vägtrafik på övrigt vägnät såsom Essingeleden beräknas jämfört med "Nollalternativet" leda till bättre luftkvalitet och därigenom spara ungefär lika många liv. Förutsättningen är dock att detta vägnät inte ånyo fylls av nygenererad trafik, vilket erfarenhetsmässigt sker. Vår åsikt är också att resultatet är starkt beroende av den orimliga trafikprognosen för det så kallade Nollalternativet.

I ovan nämnda rapport kan man från tabell 4 på sid 19 räkna fram att riskökningen beträffande för tidig död skulle bli 7 gånger större (9,6% mot 1,4%) för de som 5 dagar i veckan arbetspendlar via Förbifart Stockholm jämfört med de som gör det via nuvarande E4. Den höga halten av kväveoxider och partiklar i tunnarna gör att det kommer att bli nödvändigt att varna känsliga individer med lung- och hjärt-kärlsjukdomar, barn och gravida från att färdas i tunnarna.

För att minska hälsoriskerna med luftföroreningar såsom kväveoxider, sotpartiklar mm i tunnarna talar Trafikverket om att bilförarna skall använda sig av avslagen ventilation, recirkulation. Avslagen ventilation ökar risken för imbildning. Dessutom ökar inom några minuter, snabbare ju fler passagerare, halten koldioxid i kupén till nivåer som leder till ökad sömnhet och irritation och därigenom till olycksrisker.

Eftersom ingen rening av tunnelluften planeras kommer den totala mängden kväveoxid och partiklar som når stockholmsluften inte minska jämfört med en väg i ytläge. Det som skulle minska den totala mängden föroreningar är ett cykel- och kollektivtrafikbaserat alternativ som minskar vägtrafiken. Dessutom leder ett sådant alternativ till mer naturlig motion som i sig är hälsobefrämjande.

Busstrafik på Förbifart Stockholm inte effektiv

Cirka 7 % 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 tunnelluftskvaliteten 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 Granskings slutsats är att det som verkligen gynnas av Förbifart Stockholm är uppkomsten av långt ut liggande affärscentra som svårtligen 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 på ett negativt sätt boende-, natur- och kulturmiljöer längs hela leden. Det gäller boendemiljöer i Skärholmen, Sättra, på Lovö, Hässelby, Vällingby, Vinsta, Kälvesta, Lunda, Hjulsta och Akalla. Världsarvet Drottningholm, Igelbäckens kulturresevat och naturreservaten Sätterskogen, Lovö, Grimsta och Hansta skadas och störs på olika sätt.

Redan 2006 kritiserade SIK, 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 uppräknings av projektmålen för effektivare Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen, något som kraftigt kritiserats. Följaktligen uppfyller inte heller Förbifart Stockholm dessa mål.

Våren 2012 påpekade Riksrevisionen 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 kultur-miljöer. Själva byggnationen påverkar rekreationsmöjligheter 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 är begärd för rättsprövning, överklagande av 11 detaljplaner prövas av Mark- och Miljöödomstolen. Trafikverkets ansökningar avseende grundvatten-bortledning och tillfälliga hamnar bedöms under hösten i Mark- och miljöödomstolen och beslut kan förväntas strax före jul. På riksplanet har S och MP nu dessutom överenskommit att frysa byggnationen av Förbifart Stockholm till 1 maj 2015 för att möjliggöra eftertanke.

Vi hoppas att prestige och redan fattade beslut inte kommer att drabba kommande generationer! Detta kräver framsynhet och politiskt mod, just de egenskaper vi tror att de flesta önskar av våra politiker.

Stockholm den 1 oktober 2014
Nätverket Stoppa Förbifart Stockholm