



TRAFIKVERKET .es

Information

Vägprojektet Förbifart Stockholm skrotas

➤ I samband med att det nya Trafikverket lanseras 1 april 2010 genomförs en del stora åtgärder. En av dessa är att ställa in bygget av Förbifart Stockholm. Här är skälen:

Vägverkets utredning

Vägverket har varken tagit med miljö, klimat eller hållbar utveckling bland sina projektmål. Härmed byggde verket från början in sitt eget misslyckande i utredningen. Även det trafikslagsövergripande perspektivet saknades. Vägverket utgick i stället från att uppdraget var att bygga en väg i den lämpligaste vägkorridor man kunde hitta mellan Stockholms norra och södra delar. Verket utgick från det man skulle och ville komma fram till – ett exempel på cirkelbevisning med bismak av beställnings-uppdrag. Vägverkets utredning bryter mot de regler som finns i verkets egen handbok för hur stora utredningar ska bedrivas. Detta blir tydligt vid en närmare granskning av utrednings-materialet. Verket har inte tagit med faktorer som pekar i annan riktning än det öns-

kade målet, att kunna bygga Förbifart Stockholm. De kalkyler och modeller verket använt är både tveksamma och delvis felaktiga och konsekvent ensidiga. Hänvisningar till viktig forskning saknas och de slutsatser Vägverket drar har mycket svagt stöd i den egna utredningen.

Brister i ekonomisk analys

Vägverkets samhällsekonomiska kalkyl innehåller flera tveksamma slutsatser. Den totalkostnad på 27 miljarder som angetts går inte att verifiera i Vägverkets utredningsmaterial. Referenser till allmänt accepterade samhällsekonomiska modeller och kalkylmetoder saknas och man kan inte utifrån det redovisade materialet komma till den slutsats om samhällsekonomisk lönsamhet som Vägverket

gjort. Flera viktiga faktorer saknas och varken besparingar, vinster eller kostnader redovisas på ett sådant sätt att uppgifterna går att verifiera. Verket tidigare kalkyler för stora projekt har varit förenade med mycket stora fel. Kostnaderna för motorlederna Norra och Södra länken har underskattats och har överstigit beräkningarna med fyra till sex gånger. Om Förbifart Stockholm skulle medföra liknande kostnadsökningar kommer åtskilliga angelägna infrastrukturella investeringar i andra delar av Sverige inte att kunna genomföras. Redan med nuvarande beräknade kostnad skulle satsningar på kollektivtrafik i regionen påverkas på ett allvarligt sätt.

(fortsättning på nästa sida)

“Den löser inte Stockholms trafikproblem och avlastar Essingeleden och innerstaden med bara några få procent” - Andreas Carlgren, nuvarande miljöminister.

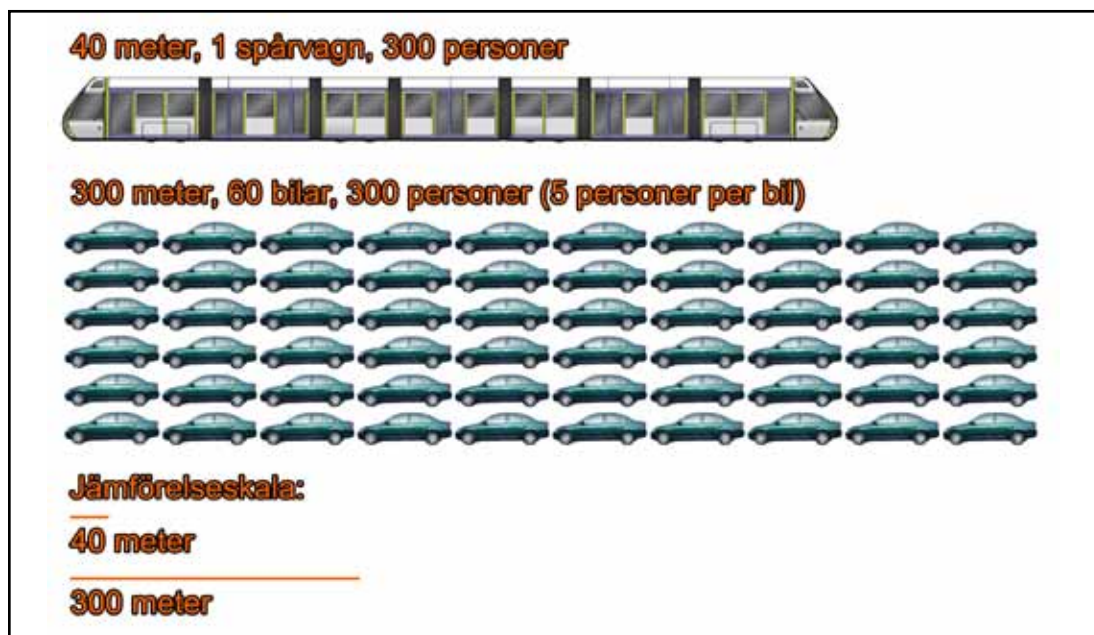
(som kommunalråd i Ekerö 1992)



Foto: Victor Brott

Ökade utsläpp av växthusgaser

Med den trafikpolitik Förbifart Stockholm är ett uttryck för beräknas biltrafiken i Stockholm öka med cirka 80 % och härmed minskar möjligheterna att radikalt minska utsläppen av växthusgaser, främst koldioxid, snarare försvåras det. För att ge intryck av praktiskt taget oförändrade utsläpp angav Vägverket att bilbeståndet i Stockholm inom snar framtid kommer att bestå av bilar med långt lägre utsläpp än dagens bilar. Denna kalkyl vilar dock inte på vetenskaplig grund



En jämförelse mellan spårvagn och personbil gällande kapacitet och vägutrymme vid 5 personer i varje bil. Skillnaden blir ännu större vid 1,5 personer per bil, vilket är ett nationellt genomsnitt. (Illustration: Anders Gardebring)

utan är en optimistisk uppskattning som härstammar från bilbranschens lobbyverksamhet. Forskningen uppger att mer avgasfria bilar kommer att vänta på sig ganska länge. Vägverket undviker också problemet med hur elen produceras. 80 % av den europeiska elen kommer från icke förnyelsebara energikällor. Dessa utsläpp har inte tagits med i värderingen av projektet. Det är också motsägelsefullt i kalkylen att en stor del av statens högre intäkter uppges komma från den ökade bensinförsäljningens energiskatt samtidigt som man nu uppger att utsläppen kommer att vara nästan oförändrade.

Värre än Hornsgatan

En stor hälsorisk med tunneln är att partikeltätheten i den 17 km långa tunneln skulle bli skadligt hög, cirka

100 gånger högre än på Stockholms värst belastade gata, Hornsgatan, där bilar med dubbdäck inte får framföras. I dag finns ingen tekniskt och ekonomiskt försvarbar metod att rena luften i tunneln.

Kan bryta mot Miljöbalken

Det är tveksamt om projektet kan godkännas i relation till miljöbalken. Hela projektet ligger nu hos Regeringsrätten för en rättslig prövning. En av Sveriges främsta miljörettsliga experter anser att Vägverket i utredningsprocessen brutit mot såväl Miljöbalkens

centrala delar utgör bara enstaka procent av alla transporter. Resultatet av Förbifart Stockholm blir fler bilar och svårare bilköer på vägarna in till centrum och i centrum. Bilköerna skulle enligt Stockholmsutredningen femfaldigas och andelen resande med kollektiva färdmedel drastiskt minska.

Forskarkritik

- Förbifart Stockholm leder till ökade utsläpp av växthusgaser och Vägverket har kraftigt underskattat denna ökning.
- I vägutredningen valde man det alternativen som var sämst utifrån flera av de trafikpolitiska målen däribland miljö och klimat.
- Utifrån de trafikpolitiska målen är det svårt att förstå varför man valde Förbifart Stockholm.
- Förbifart Stockholm leder till ökade transportvolym. Dessa ökningarna är sannolikt underskattade av Vägverket vilket också leder till att trängseln är underskattad.
- Förbifart Stockholm leder till en stadsstruktur som är mer ineffektiv ur energi och klimatsynpunkt.
- Förbifart Stockholm leder inte till minskade restider.
- Det är inte visat att Förbifart Stockholm leder till ökad tillgänglighet.
- Förbifart Stockholm leder till in-trång i natur- och kulturmiljö.
- Den samhällsekonomiska kalkylen innehåller stora osäkerheter och luckor. Man kan med befintligt underlag inte dra slutsatsen att Förbifart Stockholm skulle vara samhällsekonomiskt lönsam.
- Man har inte jämfört den samhällsekonomiska lönsamheten med andra alternativ.
- Förbifart Stockholm bedöms kosta 27 miljarder kronor. Dessa pengar kan användas mer effektivt.

Ny utredning om framtida transporter

Av ovanstående skäl har Trafikverket i samråd med departementet beslutat avbryta processen att bygga Förbifart Stockholm och i stället tillsatt en

arbetsgrupp som ska göra en plan över Stockholmsregionens framtida transportsystem. Gruppens direktiv är att alla investeringar för persontransporter ska vara effektiva, hållbara och klimatsmarta. Andelen kollektiva resor ska öka kraftigt. En modern storstad har inte plats för stora mängder fordon som bara kan transportera en eller några få personer.

Tillfällig lösning

Att bygga spårburen kollektivtrafik, såsom Citybanan, tar ganska lång tid. Under tiden måste Essingeleden användas mer effektivt. Trafikverkets förslag till regeringen omfattar effektiva trängselavgifter för bilar samtidigt som fem nya busslinjer och tre nya spårvägslinjer tillförs Essingeleden så snart det är möjligt, men på ett sätt som tillåter andra fordon att använda den fil där spåren dras.

Framtidens persontransporter

Trafikverket känner till de kommunikationsproblem Stockholms invånare lever med. Att vi nu snabbt utvecklar en plan för hur framtidens persontransporter skall kunna fungera effektivt och på ett miljö- och klimatomättigt försvarbart sätt hoppas vi ursäktar för tidigare misstag. ■

Ny myndighet 1 april

► **Trafikverket, som lanseras 1 april 2010, syftar till att utveckla ett hållbart transportsystem. I och med detta har en ny policy tagits fram.**

Den 1 april 2010 startar Trafikverket, en ny myndighet med uppgift att planera och utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem. Trafikverket kommer att omfatta verksamheten vid nuvarande Banverket, Vägverket samt vissa verksamheter vid SIKÄ, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Den 1 april öppnar Trafikverkets webbplats www.trafikverket.es där du kan läsa om vår nya policy.

Egentligen borde verkets policy inte behöva betecknas som ny då den grundar sig på tidigare riksdagsbeslut om reglerna för alla transportpolitiska investeringar i Sverige. Vi går ändå ut med denna förtydligande information eftersom de tidigare separata myndigheterna har fungerat olika. Nu vill vi visa en enad uppfattning om Trafikverkets syn på sitt uppdrag för såväl riksdag som landsing, kommuner och medborgare. Trafikverkets uppdrag är att bygga Sveriges infrastruktur utifrån grundsynen att varje investering ska värderas mot konsekvenserna för hela samhället, för att uppnå ett effektivt och håll-

bart samhälle med minimal klimatpåverkan. Detta transportpolitiska mål ska alla myndigheter styra mot men det har inte alltid gjorts. För att styra mot och uppnå de trafikpolitiska målen krävs nytänkande. Det krävs en total omvandling av transportpolitiken – från individuella till kollektiva färdmedel.

Tidigare misstag ska om möjligt repareras och planerade men ännu inte påbörjade projekt omvärderas. Motorleden Förbifart Stockholm har inte planerats utifrån de trafikpolitiska målen och ska därför avskrivas som infrastrukturell investering.

Projektet Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm är ett tydligt exempel på gårdagens trafikpolitiska tänkande. Transporterna i en modern storstadsregion måste baseras på kollektiva färdmedel. Ju mer staden växer desto tydligare märks detta behov. Personbilar tar mycket större plats på gatorna än till exempel en spårvagn sett i persontransportperspektiv. Stockholm växer snabbt och härmed ökar riskerna för trafikinfarkt. Särskilt i stora och växande städer måste utsläppen av växthusgaser minska radikalt och där är nytänkande nödvändigt. ■



Bild: Magnus Bard

Stockholm: Europas miljö huvudstad?

► Kommer Stockholm att kunna fortsätta vara den förebild som den blivit genom utmärkelsen Europas miljö huvudstad? "Europas miljö huvudstad"

Stockholm titulerar sig i år som "Europas miljö huvudstad", ett årligt pris lanserat 2008 av Europeiska kommissionen. Priset tilldelas den stad som är en god förebild i strävan för ett miljövänligt stadsliv, visar goda resultat när det gäller att uppfylla miljömål och som visar på ett stort och enträget engagemang för att åstadkomma en hållbar utveckling. Trots den hårda konkurrensen från andra europeiska städer knep Stockholm utmärkelsen med motiveringen att staden bland annat systematiskt integrerar och beaktar miljöaspekter i budget och driftplanering, att koldioxidutsläppen minskat med 25 procent per invånare sedan 1990 och att staden har målet att vara fossilbränslefritt 2050. Under året har Stockholm stad arrangerat en rad evenemang med anledning



Miljö huvudstad eller Motorvägshuvudstad?

av utmärkelsen, t.ex. deltog Stockholm i Earth hour den 27 mars. Bland annat släcktes Globen och Stadshuset ner.

Ett sunt beslut för framtiden

Stockholm ska vara en sann förebild på miljöområdet, och detta bland annat genom ambitiösa kollektivtrafiksatsningar och befrämjande av spårbunden trafik. Att bygga Förbifart Stockholm skulle punktera utmärkelsen totalt, eftersom det skulle gå emot prisets hela koncept. Stora delar av motiveringen till att Stockholm förärades priset skulle rentav motarbetas och därmed måla ut Stockholm som dubbelmoralens stad.

- Det är glädjande att stadshuset tagit sitt förnuft till fånga och insett att om man över huvudtaget ska vara en röst att räkna med i miljödebatten så måste Förbifartens ritningar läggas i papperskorgen. ■



Bakom denna aktion står ett femtontal miljöorganisationer som är eniga om att Förbifart Stockholm inte ska byggas. Vårt samarbete kommer att fortsätta under valrörelsen. Förbifart Stockholm är en viktig valfråga som inte får sopas under mattan. Klimatkrisen finns fortfarande kvar och måste lösas även lokalt och regionalt.

Den inledande texten fram till Skälen att avsluta projektet Förbifart Stockholm är vår egen. Texten fram till Stockholmsregionens framtida transportsystem utreds igen grundar sig på texter från myndigheter, organisationer och forskare. Texten därefter är vårt eget önsketänkande.

För kontakt: www.klimataktion.se