

Stockholm 2011-08-12

Trafikverket

Yttrande från Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Stockholms Naturskyddsförening (föreningarna) över Arbetsplan för Förbifart Stockholm

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Stockholms län har i ett tidigare yttrande 091210 över förslag till arbetsplan kritiserat delar av Trafikverkets förslag. Vi noterar

- att problematiken med extremt höga partikelhalter i Förbifart Stockholms tunnlar, såvitt vi kan förstå, i allt väsentligt var okänd när regeringen gav tillåtlighet till projektet och att arbetsplanen bara innehåller lösa idéer om hur problemet kan lösas samt att dessa idéer väntas innebära så omfattande förändringar att det projekt arbetsplanen gäller i viktiga avseenden är ett annat än den regeringen gett tillåtlighet för. Mot denna bakgrund bör Trafikverket ansöka hos regeringen om förnyad prövning av projektets tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken.
- att verket när man utformat utställningsförslaget, såvitt vi kan se, inte i något avseenden beaktat Naturskyddsföreningens i Stockholms län tidigare synpunkter, framförallt frågan om att det nuvarande underlaget är inaktuellt.
- att ett genomförande av planen innebär att möjligheten att dra T-banan vidare från Akalla till Barkarby blockeras för i princip all framtid.

Olösta problem kring partiklar

Som framgår av Trafikverkets hemsida baserades regeringens beslut att ge tillåtlighet till projektet på uppfattningen att den nya vägen skulle leda till en betydligt lägre total exponering för luftföroreningar. Så här skrev Vägverket i sin ansökan:

”Bland länets innevånare minskar antalet förtida dödsfall med ca 10 - 20 personer per år, medan antalet förtida dödsfall bland trafikanter ökar med ca 5 personer per år på grund av Förbifart Stockholms tunnelpassager.”

I tillåtlighetsbeslutet skriver regeringen:

”Förbifart Stockholm medför lägre exponering av luftföroreningar där människor bor och vistas samt färre förtida dödsfall än Nollalternativet.”

Efter att regeringen i september 2009 beviljat tillåtlighet har det visat sig att denna beskrivning är helt felaktig. I sin nuvarande utformning beräknas projektet tvärtom *öka* antalet förtida dödsfall med 20-30 personer.¹ I utställningsmaterialet redovisas ett antal idéer som idealt skulle kunna innebära att partikelhalterna kan nå ned till den högsta acceptabla nivån, 400-500 µg/m³. Redovisningen förefaller

¹ http://www.svd.se/nyheter/stockholm/dodlighet-okar-med-forbifart_6176473.svd

dock i mycket baseras på rent önsketänkande, dvs. det krävs att en rad sammanfallande förändringar sker för att nivån 400-500 µg/m³ ska kunna klaras.

En viktig osäkerhet gäller dubbdäcksanvändningen. Trafikverket konstaterar att en kraftig minskning av dubbdäcksanvändningen är en förutsättning för att partikelhalterna ens ska kunna komma i närheten av målnivån. Verket hävdar dock att *"Eftersom det finns en politisk vilja att utöka dubbdäckrestriktionerna, utgår fortsatt resonemang /.../ från att dubbdäcksanvändningen som högst kommer vara 50 procent efter år 2020."* (Idag är andelen strax över 70 procent.) Att bl.a. Stockholms stad strävar efter att minska dubbdäcksanvändningen i innerstaden är korrekt och kan ge effekter på dubbdäcksandelen i Förbifart Stockholms tunnlar, men när det gäller den generella synen på dubbdäck är trenden snarare att dubbdäckens trafiksäkerhetsnytta uppgraderats. Omsvängningen beror bl.a. på en studie från Trafikverket 2010 som påvisar stora säkerhetsvinster av dubbdäck.² Antagandet i den utställda arbetsplanen, att dubbdäcksanvändningen ska komma att minska betydligt, måste anses vara mycket osäkert.

Någon analys av de samlade effekterna för projektet av de diskuterade åtgärderna för att minska partikelhalterna finns inte i utställningsmaterialet. Detta är anmärkningsvärt med tanke på att de uppenbart leder till att projektets samhällsekonomiska nytta minskar (sänkta farter betyder bl.a. lägre restidvinster, minskad dubbdäcksanvändning höjda olyckstal), samtidigt som både anläggnings- och driftskostnader (för bl.a. ventilation och luftreningsutrustning) och miljöbelastning (kraftigt ökad energianvändning i driftsskedet)³ antas öka.

Det projekt Trafikverket förbereder är i väsentliga avseenden ett annat projekt än det regeringen 2009 gav tillåtlighet för. Det är enligt föreningarna mot denna bakgrund orimligt och olämpligt att driva projektplaneringen vidare innan frågetecknen kring partikelhalterna rätats ut. Det rimliga är att Trafikverket, mot bakgrund av de brister som fanns i de tidigare underlagen, på nytt ansöker hos regeringen om tillåtlighet för projektet (se bilaga 1).

Underlaget inaktuellt

I maj 2010 fastställde Stockholms läns landsting den nya regionala utvecklingsplanen, RUFS 2010. När det gäller den framtida trafikutvecklingen skiljer sig regionplanen väsentligt från det underlag den arbetsplanen bygger på. Följaktligen kan vi i arbetsplanen inte finna en enda referens till den nya regionplanen.

Utgångspunkten i RUFS 2010 är att koldioxidutsläppen från vägtrafiken i Stockholms län, mellan 2005 och 2030, ska minska med 30 procent. För att klara detta krävs, enligt RUFS 2010, inte bara dramatiska tekniska förbättringar av fordonen utan också så kraftfulla ekonomiska styrmedel att vägtrafikarbetets ökning till 2030 begränsas från 75-80 till drygt 30 procent. Jämfört med de prognoser arbetsplanen bygger på måste var fjärde bil i länets vägtrafiksystem bort. Med så kraftiga generella restriktioner för vägtrafiken är det svårt att tänka sig att inte även förutsättningarna för projektet Förbifart Stockholm, t ex den samhällsekonomiska lönsamheten, påverkas betydligt.

Mot denna bakgrund vidhåller föreningarna att Trafikverket bör dra tillbaka förslaget till arbetsplan, se över infrastrukturplaneringen och överväga om de motiv som tidigare framförts för projektet alltjämt gäller. Med betydligt lägre trafikflöden än man i den tidigare planeringen utgått från borde förutsättningarna att hantera de aktuella trafikproblemen utan den nya, stora motorleden, vara betydligt mera realistiska och intressanta.

² <http://www.trafikverket.se/Aktuellt/Nyhetsarkiv/Nyhetsarkiv2/Nationellt/201009/Dubbdack-minskar-risk-for-dodsolyckor/>

³ I Vägverkets kompletterande miljöredovisning till regeringen 090302 finns inga signaler om höjd energianvändning. Eftersom luftkvalitetsredovisningen fokuserar på kväveoxider och inte partiklar antyder man tvärtom att man i sin ansökan överskattar de långsiktiga ventilationsbehoven och energiförbrukningen: *"Andelen el-/hybridbilar kommer sannolikt att öka, vilket kan medföra ett minskat behov av tunnelventilation och med det en trolig minskning av energiåtgången."*
http://www.trafikverket.se/PageFiles/18100/beraknad_energiatgang_och_beraknad_mangd_klimatgaser.pdf

T-banans framtid mellan Akalla-Barkarby

Ännu har det inte avgjorts vilken utformning en spårförbindelse mellan Akalla och Barkarby ska ha. Föreningarna noterar att arbetsplanen, såvitt vi kan se, överhuvudtaget inte diskuterar dess effekter på denna problematik. En dragning av tunnelbanan vidare från Akalla till Barkarby måste ske i ett läge under Förbifart Stockholm. För att detta ska vara ekonomiskt och praktiskt genomförbar, måste bygget av Förbifart Stockholm anpassas och förberedas för en sådan lösning. Den utställda arbetsplanen behandlar överhuvudtaget inte denna aspekt. Genomförs arbetsplanen blir det i praktiken omöjligt att dra tunnelbanan vidare från Akalla till Barkarby. Ett beslut om arbetsplanen för Förbifart Stockholm enligt nuvarande förslag innebär därmed ett slutgiltigt ställningstagande mot en sådan lösning. Detta är en fullständigt orimlig ordning. Vi kräver att ett eventuellt bygge av Förbifart Stockholm utformas på ett sådant sätt att det inte försvårar anläggandet av en tunnelbana mellan Akalla och Barkarby.

Mårten Wallberg
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Anders Tranberg
Stockholms Naturskyddsförening