

Till Länsstyrelsen i Stockholms län, Juridiska enheten
via
Stadsbyggnadsnämnden i Stockholm, Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

Överklagande av Stockholms kommunfullmäktiges beslut 2013-06-10 om antagande av 12 detaljplaner för Förbifart Stockholm (Hanstamotet Dp 2009-18965, Tunnel Hästa Dp 2010-00804, Hjulstamotet Dp 2009-20807, Tunnel Lunda Hjulsta Dp 2010-04710, Tunnel Lunda TDp 2010-00733, Tunnel Kälvesta TDp 2010-00866, Vinstamotet Dp 2009-18963, Tunnel Vinsta TDp 2010-00870, Tunnel Grimsta Dp 2010-00868, Tunnel Sättra Dp 2009-17150, Del av Sättra 2:1 Dnr 2011-03365, Norr om trafikplats Kungens Kurva TDp 2009-17149, Anslutning till Skärholmsvägen Dp 2009-17151)

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening (DLV) överklagar härmed Stockholms kommunfullmäktiges beslut enligt ovan. Vi yrkar att Länsstyrelsen måtte upphäva beslutet att antaga de aktuella detaljplanerna. Våra huvudsakliga skäl till detta, vilka framförts i ett avsevärt antal skrivelser (se partiell förteckning under rubriken BILAGOR), men som icke beaktats, är följande:

”Förbifarten”, fortsättningsvis kallad FS, strider mot Miljöbalken, bl.a portalparagrafen MB 1:1 (varsamhets- och rimlighetskrav) och mot ÄPBL 3:12 (ty Drottningholm, Lovön och Järvafältet förvanskas). Många av skadorna är irreversibla/irreparabla. Försiktighetsprincipen måste respekteras. Det har inte visats att vägen är rimligare än de föreslagna alternativen. Leden är oförenlig med Sveriges åtaganden vad gäller utsläpp av klimatstörande gaser (såväl under byggfasen som under (en del av) driftperioden; jmf kommentar nedan), med ett flertal nationella och regionala miljömål, med målet om ökad andel resor med kollektivtrafik samt med målet om jämlika transporter och tillgänglighet för alla. Luftkvaliteten i tunnlarna är fullständigt oacceptabel, till betydande men för folkhälsan.

Vidare strider leden av flera skäl mot kommunallagens (KL 8:1 och 8:2) krav på god hushållning: all erfarenhet visar nämligen att den kommer att bli långt dyrare än vad som ställts i utsikt, varför den uppgivna samhällsekonomiska lönsamheten redan härigenom i själva verket blir en förlust. Till och med den som tror på Trafikverkets optimistiska kalkyler finner att leden är absurd: Om man räknar med att ”Förbifarten”, 20 km lång, kostar 28.000 miljoner – 1.400.000 kr/meter - att bygga och att kanske 100.000 bilar kommer att åka på den varje dygn, så blir investeringen närmare 300.000 kr per bil. En rejäl summa! Vilken privatbilist tycker att det är värt det – om man behöver betala med egna pengar? Med andras pengar kan det vara lättare. Hur mycket investerar man för dem som inte förstör klimatet och miljön, d.v.s. gående, cyklister och kollektivtrafikanter? Skattepengar får inte slösas bort på vansinnesprojekt; i stället måste de användas till sådant som utbyggnad av kollektivtrafik, energieffektiva bostäder, solenergi och vindkraft. Detta är teknik för en hållbar framtid, för jobb och en hållbar ekonomisk tillväxt.

Om vi i stället – något mer realistiskt – räknar med att det kostar 40 miljarder att bygga FS (med räntor och amorteringar torde detta i själva verket vara rejält i underkant; erfarenheterna från liknande projekt pekar snarare mot en kostnad på över 100 miljarder) och att vägen utnyttjas av 100.000 bilister blir det 400.000 kronor i investering/subvention per bil. Om denna investering skall betalas av på 10 år handlar det om 40.000 kr per år för varje bil. Om var en av de berörda bilisterna kör fram och tillbaka 200 (arbets) dagar per år, blir det 400 resor per bil och år - 100 kr för varje enkelresa, som skall betalas av antingen bilisten själv eller av staten i form av subventioner. Det är nog få som är beredda att betala med egna pengar. Varför skall staten subventionera just sådan verksamhet? Till det föregående kommer andra kostnader, såsom kostnader för drift och underhåll och kostnader för förstörda ekosystemtjänster.

De föregående betraktelserna förvärras ytterligare av flera faktorer:

Förutsatt att leden verkligen står klar i början av 2020-talet är det inte uteslutet att den under några år kommer att generera ökad trafik (och därmed – i strid med klimatåtagandena – ökade koldioxidutsläpp). Situationen kommer emellertid att inom kort förändras radikalt:

Intresset för bilkörning och bilinnehav är sedan flera år vikande i den utvecklade världen. Denna utveckling kommer att fortsätta – bilismen har för länge sedan förlorat sin aura av modernitet och frihet och ungdomen föredrar att (i den mån den behöver förflytta sig) låta sig transporteras av någon annan, alltmedan den ägnar sig åt kommunikation på sociala medier. Fler och fler vill arbeta under resan. Det spar tid och vardagspusslet underlättas. Då vill man åka kollektivt. Bilinnehav är, i synnerhet i storstäder, dyrt och besvärligt och olika former av bilpooler kommer att framstå som ett alltmer lockande alternativ för den som tillfälligtvis behöver tillgång till bil. Utbyggda höghastighetsnät kommer att göra videokonferenser och liknande alltmer attraktiva och ytterligare minska behovet av bilresor.

Till det föregående kommer energifrågan: utvinningen av konventionell olja nådde redan 2006 sitt maximum och har sedan dess legat på en konstant nivå. Ökad användning av petroleumprodukter kräver okonventionella metoder: djuphavsborrning, borrning i Arktis, hydraulisk spräckning (*fracking*) m.m. Metoderna är synnerligen miljöskadliga, har låg EROEI och leder oundvikligen till betydligt ökade drivmedelspriser. Att föreställa sig en stadigt ökande bilism är helt verklighetsfrämmande. (Detta gäller även vid en partiell elektrifiering av bilparken.) Till och med Trafikverket är medvetet om detta.

Vidare strider finansieringen mot resultatet i folkomröstningen om trängselavgifter: avgifterna skall, enligt valsedeln, användas för både vägar och kollektivtrafik, men enligt Stockholmsöverenskommelsen kommer samtliga trängselavgifter under 40 år att pumpas ner i "Förbifartens" Ginungagap. Hur lånen skall hanteras då trafiken på leden inte ökar i enlighet med Trafikverkets realistiska prognoser utan i själva verket minskar, finns det ingen beredskap för. Trängselpengarna (eller framkomlighetsavgifterna, som de rätteligen borde kallas) borde rimligtvis oavkortade gå till kollektivtrafikanterna och cyklisterna – d.v.s. till stöd för dem som avstår från att orsaka trängsel. Dessutom bör redan idag trängselavgifter (framkomlighetsavgifter) införas även på Essingeleden. Med "Förbifarten" och liknade projekt sänder den nu levande generationen notan – springnotan - till kommande generationer. Vi parasiterar på framtiden. Förbifarten är moraliskt förkastlig..

Ledens avlastning av innerstaden har för länge sedan visats vara försumbar. Trots detta framförs påståenden om trängselminskningar gång efter gång av politiker som efter över 50 år (så länge har "Förbifarten" under olika namn funnits på Vägverkets/Trafikverkets ritbord) borde veta bättre. Ett möjligen mer relevant argument – åtminstone så länge drivmedelstillgången är fortsatt någorlunda god (d.v.s. till någon gång mellan 2025 och 2030) och så länge vi kan bortse från klimatöverenskommelserna – är ledens påstådda funktion att binda samman de norra och södra delarna av staden.

Det finns dock ett långsiktigt hållbart alternativ för att uppnå samma mål: rejält utbyggd spårtrafik i kombination med biogasdrivna (sannolikt förarlösa) matarbussar och/eller (eldrivna) spårbilar. Stadens ”affärsidé” är ju närhet, möten och samarbete mellan människor - inte mellan bilar. Mer frihet, tillgänglighet och bättre framtid för alla. Alla ska ha möjlighet att resa i ett socialt hållbart samhälle – även de som av olika anledningar valt bort bilen.

Staden måste byggas tätare, inte mer utspridd. Vi måste ta lärdom av de amerikanska erfarenheterna av Suburbia och Exurbia. Med förtätning i stället för utglesning blir det rimligare att subventionera kollektivtrafik, elcyklar, elmopeder och bra cykelvägar i stället för ytkrävande bilar och motorvägar. Fler och fler väljer att cykla av hälso- och miljöskäl och för att slippa tidsödande köer. Arbetsresorna för bilister lär idag ta 20 minuter i medeltal och för kollektivresenärer i Stockholm 40 minuter. Det är de senare som får vänta längst, ofta utomhus i regn och kyla – t.o.m. vid nybyggen som stationen i Södertälje Hamn. Att satsa mer på kollektivtrafik och cykling är bra för klimatet, för jämlikheten, tillgängligheten, effektiviteten och för ekonomisk tillväxt!

Nya signalsystem på tunnelbanan medger mycket tätare turer och därmed högre kapacitet. En sedan länge behövlig utbyggnad av tunnelbanan skulle ge en betydande samhällsekonomisk vinst. FS, däremot, blir en ren förlustaffär. Svenskt näringsliv förlorar på varje sekund som en kollektivtrafikresenär tvingas vänta. Vi får inte glömma att tidskostnaderna för den opålitliga kollektivtrafiken är mångfalt högre än bilisternas kökostnader. Här gäller att göra korrekta prioriteringar!

FS är således en extremt dyrbar förgävesinvestering, en 2020-talets motsvarighet till Karlsborgs fästning eller Göta kanal, vilken för lång tid tar i anspråk medel som behövs för den av majoriteten av medborgarna önskade utbyggnaden av kollektivtrafiken. (Se t.ex. United Minds enkät på uppdrag av Trafiksatsning Stockholm och redovisad i Mitt i-tidningarna 2 juli 2013: en klar majoritet föredrar utbyggd tunnelbana framför nya vägsatsningar.) Ännu ofödda kommer att få dyrt betala 40- och 50-talisternas våta motorvägsdröm – en hopplöst föråldrad dröm, som för länge sedan körts över av verkligheten. Alla inblandade är naturligtvis medvetna om detta (tips: se t.ex. Christer Ljungbergs - VD för Trivector Traffic AB - blogg 6 juli 2013), men prestigen kräver att man ändå driver projektet vidare – ty vem kan väl hysa förtroende för en politiker som ändrar uppfattning i ljuset av fakta ...? Och byggbranschen ligger på – här finns rejäla vinster att hämta. Se t.ex. artikeln av Sahlström och Jenefors i Väg- och vattenbyggaren nr 1 2004!

Allt detta gör att arbetet med Förbifart Stockholm måste avbrytas. Förbifarten är farlig, dyr och onödig. Kasta inte skattepengar på ett destruktivt projekt. Tänk om, gör om och gör bättre!

Utöver ovanstående kritik mot projektet i dess helhet har vi invändningar mot utformningen av specifika delar av leden, bl.a. ”Stockholmsporten” (d.v.s. trafikplats Hjulsta).

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening hemställer - med anledning av att överklagandetiden infaller under semestertider, och att det rör sig om omfattande och komplexa planer, baserade på ett mycket stort underlag - om anstånd för att kunna inkomma med kompletteringar, fördjupningar och ytterligare skäl för överklagandet senast den 20:e september.

Detta överklagande lämnas till Stadsbyggnadskontoret 2013-07-09 såväl i form av papperskopia som via mejl.

För DLV

Claes Trygger, tekn dr, v ordf DLV
Artillerigatan 78
115 30 STHLM
08 – 664 05 66

BILAGOR (den tredje skrivelsen i förteckningen nedan, vilken utförligare motiverar och dokumenterar vårt ställningstagande, bifogas i form av papperskopia), vilka kan hämtas på

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförenings hemsida www.DLV.se:

DLV:s synpunkter på Översiktsplanen m.a.p. [Förbifart Stockholm](#)

DLV:s remissvar till Vägverket om [Förbifart Stockholm](#)

DLV:s [synpunkter på plansamråd/detaljplaner för Förbifart Stockholm](#)

DLV:s [synpunkter på Länsstyrelsens rapport Klimat- och energistrategi för Stockholms län](#)

Ytterligare länkar av intresse:

<http://stockholm.etc.se/reportage/evigt-fast-i-massbilismen>

<http://www.trafikverket.se/Aktuellt/Nyhetsarkiv/Nyhetsarkiv2/Lansvisa-nyheter/Stockholm/2013-05/Sa-anvands-trangselskatten/>

<http://www.trafikverket.se/atgardsvalsydost>

<http://www.newsmill.se/artikel/2012/09/25/trafikverket-struntar-i-sitt-uppdrag-att-ka-cyklingen>

http://www.infrastrukturnyheter.se/2013/06/bra-med-omfattande-tunnelbaneutbyggnad?utm_source=Paloma&utm_medium=Newsletter&utm_campaign=Nyhetsbrev+-+Infrastruktur+-+Delar+av+Norra+l%C3%A4nken+%C3%B6ppnas+tidigare+%C3%A4n+ber%C3%A4knat...