

Stockholms miljöorganisationer sänder trafikplan till regeringen

[Skrivelsen](#) som Worddokument

[Rapport om effekten av trängselavgifter](#)

Till
statsminister Göran Persson
näringsminister Björn Rosengren
miljöminister Kjell Larsson
riksdagens trafikutskott

Ett hållbart trafiksystem i Stockholmsregionen

Förslag inför regeringens transportproposition våren 2000 antaget vid möte med SMTR (Storstockholms Miljöorganisationers TrafikRåd) 17 januari 2000.

Sammanfattning

1. Avbryt projekteringen av Yttre Tvärleden – rusta upp befintliga vägar
2. Inför lagstiftning om miljöstyrande vägavgifter/trängselavgifter
3. Förstärk kollektivtrafiken
 - Stärk järnvägskapaciteten genom centrala Stockholm
 - Bygg ut snabbspårvägen och T-banan
 - Reform av pendeltåg och T-bana, bl a nya vagnar
4. Miljösanera vägnätet
 - Läg E18 Tensta-Rinkeby i tunnel/Öka kapaciteten på Kymlingelänken/Stäng Akallavägen
 - Rusta upp väg 259 vid Huddinge – bygg inte Haningeleden 1
 - Överdäcka bl a Nynäsvägen och Älvsjövägen
 - Ersätt Centralbron med tunnel
 - Stäng Björnäsvägen och minska trafiken på Valhallavägen genom Lill-Janstunneln
5. Ökad kapacitet Saltsjö-/Mälarsnittet utan stora intrång
 - Reservera budgetutrymme och utred Essingeledens Brommagren (i tunnel)
 -

Storstockholms Miljöorganisationers TrafikRåd (SMTR)

Storstockholms Miljöorganisationers TrafikRåd, SMTR, är ett nätverk som bildades i samband med att de s k

fördjupade miljöprövningarna av Dennispaketet inleddes i samverkan med Stockholms stad och Vägverket. I SMTR ingår 20 organisationer, allt från små, lokala grupper till stora distriktsorganisationer med 10 000-tals medlemmar (se bilaga 2). Våra gemensamma ståndpunkter finns sammanfattade i en plattform, antagen våren 1995:

- Biltrafiken i Stockholmsregionen måste minskas.
- Utsläppen av koldioxid måste sänkas kraftigt.
- Trafik- och samhällsplaneringen ska utformas så att kollektivtrafikens andel av resandet successivt ökar.
- Grönområdena i regionen måste skyddas från ytterligare exploatering.
- Nej till Dennisuppgörelsens biltullar - Ja till miljöavgifter på bilismen.

Efter miljöprövningarnas avslutande har SMTR fungerat som ett informellt samordningsorgan.

Dennispaketet – planering med låsningar

Vår erfarenhet från 90-talets trafikplanering med bl a Dennispaketet är att man från politiskt håll alltför tidigt låste sig vid väl definierade tekniska lösningar och samtidigt bortsåg såväl från alternativa sätt att lösa problemen som från den lagstiftning och de intentioner riksdag och regering har uttalat beträffande transportpolitiken. Drivkraften bakom dessa processer är inte minst Vägverkets starka ställning som innebär att verkets tydliga prioritering av att öka framkomligheten och expandera vägnätet tillåts diktera en planering som enligt lagstiftning och riksdagsuttalanden ska ske utifrån ett betydligt bredare perspektiv.

Det är nödvändigt att bryta detta mönster så att de principer och regler regering och riksdag under de senaste åren fastställt om bl a miljöhänsyn inom transportområdet äntligen får genomslag.

Ny transportproposition – utnyttjar regeringen möjligheterna?

Under våren 2000 väntas riksdagen fatta beslut om inriktningen av de statliga infrastruktursatsningarna 2002-2011 samt ett antal andra frågor med anknytning till trafiksystemet i Stockholm, bl a frågan om miljöstyrande vägavgifter. Vår förhoppning är att man utnyttjar denna möjlighet att bryta med det gamla mönstret och forma en politik som bidrar till att skapa ett miljömässigt hållbart trafiksystem.

Förutsättningarna att finna vettiga lösningar är, enligt vår uppfattning, sakligt sett mycket goda. Tyvärr är debatten om trafiken i regionen ensidigt inriktad på väginvesteringar och biltrafikens problem. Det pågår en intensiv lobbyingskampanj från resurssstarka organisationer och företag. Lyckas kampanjen, betyder det ökade utsläpp, stora intrång i natur- och kulturmiljöer, mycket stora kostnader för skattebetalarna och försämrade levnadsvillkor för stora grupper av regionens invånare.

För att förhindra detta och försöka bidra till en sund utveckling av Stockholm och dess trafiksystem har SMTR sammanställt ett antal förslag till åtgärder. Målsättningen är att förslagen sammantagna till en rimlig kostnad ska skapa goda trafikförhållanden i Stockholmsregionen – särskilt för näringslivets transporter och för kollektivtrafiken – och på så sätt bidra både till en positiv ekonomisk utveckling, en bättre miljö, minskade olycksrisker och ett rättvist samhälle där även resurssvagas behov av rörlighet tillgodoses. De kostnadsuppgifter som anges är hämtade ur olika officiella utredningar, främst från Stockholms stad och Vägverket.

Att vi rekommenderar att planeringen inriktas på vissa projekt innebär givetvis inget slutligt godkännande av satsningarna. Innan några anläggningsarbeten inleds måste varje projekt genomgå omsorgsfullt samråd med boende, miljögrupper m m samt dessutom en seriös prövning mot gällande lagstiftning, bl a miljöbalken, väglagen, järnväglagen, plan- och bygglagen och vattenlagen.

I en situation där bl a risken för klimatförändringar på grund av utsläpp av växthusgaser gör det nödvändigt av att på olika sätt minska biltrafiken är det orimligt att statliga pengar satsas i projekt som leder till ökad trafik och därmed ökade utsläpp. De investeringar vi förordar måste därför kopplas till en offensiv politik för att minska utsläppen och begränsa biltrafiken.

Miljöstyrande vägavgifter/trängselavgifter är det enda alternativ som kan skapa god framkomlighet på gator och vägar i Stockholm. Alternativet att söka bygga bort köerna kommer att leda till ett samhällsekonomiskt mångmiljardslöseri så länge som vägarna är kostnadsfria när de utnyttjas. Det alternativet skulle också fullständigt bygga sönder de stads- och naturmiljöer som gör Stockholm till en så attraktiv stad att bo och verka i.

Stockholm måste därför inrikta sig på att införa miljöstyrande vägavgifter/trängselavgifter och påbörja planeringen för dessa. Övrig planering bör inriktas på kollektivtrafik, miljöförbättrande väginvesteringar och sådana begränsade kapacitetsförstärkningar som på goda grunder kan bedömas behövas även efter ett införande av vägavgifter bl a för att säkerställa att vägavgifterna inte behöver bli för höga. De åtgärder och projekt som vi för fram nedan är av detta slag.

Vi vill i sammanhanget också varna för att börja finansiera infrastruktur med olika lånemodeller så som skett med Södra länken som just nu byggs med lånade pengar. Den lösning som valts innebär att staten åtagit sig att under perioden 2004-2029 årligen betala ca 365 miljoner i räntor och amorteringar, ett belopp som överstiger de nuvarande årliga, statliga väginvesteringarna i regionen.

Att finansiera vägbyggen med lån innebär att statens budgetutrymme intecknas, vilket urholkar demokratin. En diskussion pågår om s k PPP-lösningar (Public Private Partnership) på trafikområdet. I korthet innebär det att staten köper vägar på avbetalning av privata finansiärer. Utöver de ekonomiska låsningarna, riskerar PPP-lösningar att uppmuntra till ökad trafik. Förslag om PPP-finansiering av transportinfrastruktur har dömts ut av riksdagens finansutskott.

1. Avbryt projekteringen av Yttre Tvärleden

Av alla åtgärder som diskuteras utgör planerna på att bygga den s k Yttre Tvärleden det ojämförligt största hotet mot regionens miljövården. Att Yttre Tvärleden stoppas är därför vårt första och viktigaste krav. På kort sikt innebär satsningen mycket stora och brutala ingrepp i värdefulla natur- och kulturmiljöer samt en kraftigt ökad, regional biltrafik. På längre sikt stimulerar projektet utvecklingen av ett allt glesare bebyggelsemönster i regionen med ökade transportbehov, försämrat underlag för kollektivtrafik, ökad miljöbelastning och minskad tillgänglighet för icke-bilburna. De värsta ingreppen är:

- Hjulsta-Häggvik
- Haningeleden 1
- Västerleden
- Täby kyrkby-Rosenkälla
- Edsberg-Väsjön

Miljömässigt och ekonomiskt vettigare sätt att hantera de trafikbehov Yttre Tvärleden (inkl Förbifart Stockholm) är avsedd att lösa redovisas under pkt 2, 3 och 5. För en beskrivning av enskilda objekt, hotade miljövården, planeringsläge m m (se bilaga 2 "Stoppa Yttre tvärleden – rusta upp befintliga vägar").

2. Inför lagstiftning om miljöstyrande vägavgifter/trängselavgifter

Som påvisats i ett antal utredningar går det inte att lösa köproblemen i Stockholmstrafiken om man inte inför någon form av styrande avgifter på trafiken. En lagstiftning som tillåter kommuner eller landsting att införa sådana avgifter är därför helt avgörande.

Med "smarta" trängselavgifter kan trängselproblemen snabbt avskaffas och behovet av väginvesteringar minskas radikalt. Att försöka lösa trängselproblemen genom att investera i ökad vägkapacitet är oförsvarligt så länge man inte först infört trängselavgifter.

Trängselavgifter gynnar främst näringslivets transporter och kollektivtrafiken samtidigt som trafikens samlade miljöeffekter i form av t ex koldioxidutsläpp minskar. Det är olämpligt att öronmärka avgiftsintäkterna för trafikinvesteringar, t ex nya vägar, eftersom detta sannolikt leder till onödiga miljöskador och samhällsekonomiska förluster.

3. Förstärk kollektivtrafiken

Debatten har koncentrerats till köproblemen inom vägtrafiken. Situationen är dock ännu allvarligare inom kollektivtrafiken, som berör många fler. Ska staden kunna fungera med en ökande befolkning måste kollektivtrafikens andelar öka. Att Stockholms T-bana lider av sjunkande tillförlitlighet och sänkt komfort är mot denna bakgrund mycket allvarligt. En omfattande teknisk förnyelse krävs, bl a nya vagnar även till röda linjen.

Att pendeltågen fungerar är helt avgörande för regionens trafiksystem. För att pendeltågen ska kunna fungera framgent krävs bl a nya vagnar och ökad spårkapacitet genom centrala Stockholm. Två huvudförslag har redovisats:

- Ett tredje spår i ytläge samtidigt som Centralbron rivs och ersätts av en biltunnel.
- En lång pendeltågstunnel med nya stationer vid Slussen, City och Odenplan.

Regeringen har tidigare i upprepade uttalanden fastslagit att ytlösningen förutsätter att Centralbron samtidigt läggs i tunnel. Denna lösning skulle återställa den svårt sargade stadsmiljön i Stockholms historiska centrum med stora förbättringar vid Riddarholmen och Tegelbacken. Ett bättre tillfälle att få bort detta brutala intrång i stadsmiljön är svårt att föreställa sig.

Den föreslagna långa tunneln skulle dock ge större förbättringar från trafiksynpunkt genom att skapa bättre kontakt mellan pendeltågsnätet och viktiga knutpunkter i staden. Miljövinster avser lägre utsläpp, minskat behov av vägutbyggnader m m skulle bli större.

En förutsättning för att ytlösningen ska kunna konkurrera från trafik- och övergripande miljösynpunkt är att den kompletteras med nya anknötningar till tunnelbanan, såväl norr om City (t ex vid St Eriksplan) men om möjligt även på Södermalm.

Genom att koppla samman T-banan och pendeltågssystemen vid fler punkter kan attraktiviteten och effektiviteten i kollektivtrafiksystemet ökas väsentligt.

Satsningen på stombussnätet i innerstaden måste fortsätta. En övergång till spårväg bör förberedas.

Investeringar:	Investeringskostnad (milj kr)
• 3:e spår i ytläge	2 400 ⁴
• Lång pendeltågstunnel, alternativ Slussen mitt	6 700 ⁴
• Snabbspårväg, etapp II (Gullmarsplan-Slussen)	1 000 – 1 800
• Snabbspårväg, etapp III (Alvik-Universitetet)	1 200 ⁶
• T-bana Hjulsta-Barkarby	350 ⁶
• T-bana Hagsätra-Älvsjö	400 ⁶

4. Miljösanera vägnätet

Vägnätet i regionen innebär en rad mycket allvarliga intrång i miljön med starka bullerstörningar i både bostads- och naturområden samt barriäreffekter för människor

och djur. Ett systematiskt restaureringsarbete bör inledas med att E18 i samband med den planerade ombyggnaden läggs i tunnel förbi Tensta/Rinkeby, Centralbron läggs i tunnel, ett antal överdäckningar av vägar som styckar sönder staden, samt att den s k Lill-Janstunneln ersätter Björnnäsvägen genom nationalstadsparken (delvis även Valhallavägen). Medel för detta måste reserveras.

I samband med tunnelsatsningar är det angeläget att aktuell miljömedicinsk kunskap om effekter av tunnlar tas tillvara.

Investeringar:	Investeringskostnad (milj kr)
• Lagg E18 i tunnel förbi Tensta/Rinkeby (extrakostnad för tunnelförläggning). Genom att samtidigt förstärka kapaciteten på Kymlingelänken blir det möjligt att stänga Akallavägen för annat än kollektivtrafik. Sammantaget uppnås dramatiska miljöförbättringar.	200 – 1000 ⁶
• Istället för att Haningeleden 1 dras genom den väglösa Flemingsbergsskogen, rustas nuvarande väg upp enligt ett färdigt förslag. Kostnaden sänks därmed från ca 350 milj kr till drygt 200 milj kr. Den värdefulla skogen bevaras.	200
• Överdäcka bl a Nynäsvägen och Älvsjövägen.	1 700 ⁶
• Ersätt Centralbron med en tunnel.	6 700 ⁴
• För att kunna stänga Björnnäsvägen och minska trafiken på Valhallavägen bör utredningen av Lill-Janstunneln (= Norra Länken i nedbantad version, bl a utan tunnelanslutning till Frescati) påskyndas.	< 4 700 ⁶

5. Öka vägkapaciteten över Saltsjö-/Mälarsnittet utan stora intrång

- | | |
|--|--------------------|
| • Reservera budgetmedel och utred Essingeledens Brommagren (i tunnel). Med stigande befolkning och ökade inkomster är på sikt ökad vägkapacitet över Saltsjö-/Mälarsnittet förmodligen oundgänglig. Essingeledens Brommagren skulle avlasta Stockholms innerstad betydligt mera än den s k Förbifart Stockholm (inkl bl a Västerleden samt Hjulsta-Häggvik) Intrången skulle bli begränsade. Den samhällsekonomiska kalkylen är – i motsats till Förbifart Stockholm – starkt positiv. | 2 900 ⁶ |
|--|--------------------|

Kontaktpersoner:

Richard Murray, Drottningholmsvägen 1, 112 42 Stockholm. Tfn 08-652 14 79 (hem), 08-454 46 89 (arb). E-post: r.murray@mbox200.swipnet.se

Magnus Nilsson, Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Högbergsgatan 30A, 116 20 Stockholm. Tfn 08-644 52 70, 0708-99 66 88. E-post: magnus.nilsson@stockholm.snf.se

Bilagor

Stoppa Yttre Tvärleden - rusta upp befintliga vägar
Medlemsorganisationer i SMTR

Bilaga 1

Stoppa Yttre Tvärleden – rusta upp befintliga vägar

Yttre tvärleden omfattar hela den tänkta nya vägdragningen från Västerhaninge i en båge via Huddinge, Masmö och Skärholmen över Lovön, Vällingby, Hjulsta och Häggvik genom Sollentuna och Täby upp till Rosenkälla.

Aktuellt läge

Av det samlade projektet är tre av Haningeledens fyra delar, liksom Häggviksleden mellan Häggvik och Edsberg, färdigställda. Fastställda arbetsplaner finns för avsnitten Edsberg-Väsjön resp Väsjön-Täby kyrkby. Fastställelsen är dock överklagad och ligger sedan mer än ett år på näringsdepartementet. Någon hantering avses inte ske förrän finansieringsfrågan är löst. Övriga avsnitt befinner sig i mer eller mindre avancerade utredningsstadier.

Finansieringen är avgörande. I samband med att riksdagen genom behandlingen av prop 1997/98:123 satte punkt för Dennispaketet sas också: "De projekt där planeringen bör fullföljas är Haningeleden 1, Botkyrkaleden och Edsberg-Väsjön-Täby kyrkby, Täby kyrkby-Rosenkälla samt Norra länken. När erforderliga planer föreligger för dessa projekt har regeringen för avsikt att återkomma till riksdagen med förslag till finansieringslösning. En viktig förutsättning för ett eventuellt genomförande av utbyggnadsplanerna är att det föreligger en möjlighet till regional samfinansiering."

Västerleden och avsnittet Hjulsta-Häggvik lades in i den nationella vägplanen 1998-2007, men endast det senare avsnittet fick ett mindre anslag på 50 milj kr, mindre än 10 procent av beräknad kostnad, placerade under 2007, sista året av planen.

De diskussioner med regionens företrädare som ägt rum, främst på initiativ av trafiklandstingsrådet Peter Larsson (s), har visat ett kompakt motstånd från berörda kommuner att delta i finansieringen. För Västerleden eller eventuellt hela Förbifart Stockholm (hela sträckan från Vårby till Häggvik) har föreslagits en s k PPP-lösning. Denna modell har dock nyligen avvisats av finansutskottet på principiella och demokratiska grunder.

Södertörnsleden

Går mellan Västerhaninge och E4 vid Masmö via Flemingsberg/Huddinge. Uppdelad i Haningeleden 1-4, som går mellan Västerhaninge och Flemingsberg/Huddinge, samt Botkyrkaleden, som utgör resten. Tre av Haningeledens delar är redan klara och öppnade, hur den fjärde ska utformas utreds. Botkyrkaleden är ännu inte påbörjad.

a/ Haningeleden 1

Mest kontroversiell är Haningeleden 1, som går genom ett stort, väglöst och starkt kuperat skogsområde, söder om Flemingsbergsviken i Ornlången och öster om Flemingsberg. Området är utpekade som riksintresse för friluftslivet. Vägen är tänkt att ta över trafik från nuvarande väg 259, som bl a passerar genom vissa bostadsområden öster om Huddinge tätort.

I sitt yttrande 1994 över projektet skrev länsstyrelsen "Trots alla åtgärder som gjorts för att minska barriäreffekten och anpassa leden till landskapet kommer leden att innebära ett stort ingrepp i det nu orörda området. Vägen delar upp området och bryter kontakten mellan de mera höglänta delarna av området och strandområdet längs Ornlången. Området kommer inte att ha kvar sin speciella karaktär av orördhet. Detta innebär att en av värdekärnorna inom det samlade riksintresseområdet spolieras. Länsstyrelsen gör därför bedömningen att det intrång som leden medför kommer att bli så stort att det påtagligt skadar riksintresset för friluftsliv."

Trots de starka invändningarna beslöt länsstyrelsen tillstyrka lokaliseringen: "I avvägningen mellan de två motstående riksintressena för väg (2 kap 8§ NRL) och friluftsliv (2 kap 6§ NRL) gör länsstyrelsen bedömningen dels att en konflikt – trots ett omfattande utredningsarbete – inte kan undvikas, dels att en utbyggnad av leden bäst främjar en långsiktigt lämplig utveckling."

När länsstyrelsen tog ställning fanns ingen fullödig utredning om möjligheterna att nå de önskade trafiksyftena genom att rusta upp nuvarande vägdragning. En sådan kom till stånd först 1998/99 i samband med den s k miljödialog som genomfördes i samverkan mellan miljöorganisationer, Vägverket och Huddinge kommun. Rapporten från miljödialogen visar att man skulle kunna rusta upp och bygga ut nuvarande väg till acceptabel standard till en kostnad av ca 205 milj kr mot beräknade 350 milj kr för Haningeleden 1.

En sådan lösning skulle inte vara lika bra från trafiksynpunkt och inte heller ge de berörda bostadsområdena lika stora fördelar som en flyttning av vägen, men resultatet skulle, såväl för trafikanterna som för de boende, innebära klara förbättringar jämfört med idag. Mot bakgrund av detta framstår länsstyrelsens uttalande 1994 – där dragningen av vägen i just det aktuella, mycket kontroversiella läget, ansågs vara ett så fundamentalt, nationellt intresse att det tidigare definierade riksintresset för friluftslivet måste vika – som helt orimligt. Beslutet strider också mot de principuttalande riksdagen ställde sig bakom i samband med behandlingen av regeringens proposition om inriktningen på infrastrukturpolitiken: "Möjligheten att utveckla användningen av befintlig infrastruktur bör alltid övervägas innan beslut om ny infrastruktur tas."

Naturskyddsföreningens, Friluftsförbundet samt Hembygdsförbundets lokala och regionala organisationer har i skrivelse till länsstyrelsen 1999-04-15 begärt att medel för upprustning av den nuvarande vägen (det s k 0,5-alternativet) anslås i den kommande länsplanen samt att Flemingsbergsskogen skyddas som naturreservat.

b/Botkyrkaleden

Projektet har inte granskats närmare i samband med miljödialogen. Några alternativ föreligger inte. I Vägverkets MKB konstateras dock: "Vägen kommer att ianspråkta cirka en fjärdedel av dalgångsbredden och den idag odlade marken. Vägen i den västra delen av Glömstadalen kommer att utgöra en stark barriär för väster och djur mellan Gömmarenområdet och Flottbroområdet /.../ De bullerskyddande åtgärder som vidtas kommer ytterligare att öka de visuella och areella inträngen i dalgången. /.../ Påverkan på landskapsbild och kulturmiljö kommer att vara mycket stor."

Förbifart Stockholm

a/ Västerleden, Bergslagsplan-Hjulsta

I samband med Dennispaketets kollaps lades allt planeringsarbete av den aktuella sträckan ned. Vägverket har dock nyligen återupptagit arbetet. Intrångeeffekterna av projektet är mycket stora, bl a kommer det att starkt påverka två planerade naturreservat i Sättra resp Grimsta. Även Lovön, med bl a det av UNESCO utpekade världsarvet Drottningholm, berörs starkt. Stora visuella intrång över Mälaren. Omfattande nya bullerstörningar längs nästan hela sträckan. Den samhällsekonomiska kalkylen för projektet är utomordentligt dålig med en starkt negativ nettonuvärdekvot. Ekerö kommun har i en folkomröstning 1991 motsatt sig projektet och förklarat att man tänker bekämpa det med alla lagliga medel.

b/ Hjulsta-Häggvik

Tänkt att dras tvärs över Igelbäckens dalgång och det tänkta naturreservatet där samt genom östra kanten av Hansta naturreservat. Mycket stark barriäreffekt mellan bostadsområdena i bl a Akalla och Hansta naturreservat. Stor bullerpåverkan. Projektet utgör ett utomordentligt kraftigt ingrepp i landskapet som finns dokumenterat i bl a rapporterna från den s k utvidgade miljöprövning av projektet som genomfördes 1996.

Nuvarande Akallaväg innebär samtidigt stor påverkan och drabbas även ofta av köer. Av rapporten från miljöprövningen framgår dock att man genom kapacitetsökningar på E18 (inkl tunnelförläggning) och Kymlingelänken skulle kunna lösa trafikproblemen samtidigt som Akallavägen stängs av för annat än kollektivtrafik. Med ett sådant åtgärds paket skulle barriäreffekter och bullerstörningar radikalt minska, såväl vid bostäderna som ute på fältet. Området mellan Kista och Rinkeby skulle bli det första rekreativområde där Stockholms stads bullermål uppnås!

För att projektet ska kunna genomföras krävs att Hansta naturreservat delvis avskaffas. En sådan åtgärd är tillåtet "endast om intrånget i naturvärdet kompenseras i skäligen utsträckning på naturreservatet eller på något annat område." (miljöbalken 7 kap, 7 §, 4 stycket)

Norrortsleden

a/ Edsberg-Väsjö-Täby kyrkby

Ett mycket dyrt projekt som innebär att trafiksystemet tar ett stort kliv in i Törnaskogenområdet. Mellan den nya vägen och nuvarande Frestavägen bäddar projektet för hård exploatering genom att utsläcka befintliga natur- och kulturvärden. Vägen kan byggas endast under förutsättning att en rad dispenser lämnas från de generella skyddsregler som gäller fornlämningar, biotopskydd och strandskydd. Då länsstyrelsen i ett yttrande 1998-03-31 tillstyrkte projektet skedde detta endast med mycket starka förbehåll för de starka intrången. Bl a konstaterade man "Det är uppenbart att den föreslagna vägsträckningen gör stora ingrepp i kulturlandskapet."

I en sk skiljaktig mening till beslutet hävdar miljövardsdirektören Björn Risinger att projektet strider mot naturresurslagens regler och därför inte bör tillåtas. Han ansåg han att beslutet borde innehållit bl a dessa formuleringar: "De ingrepp och den barriärverkan som vägföretaget skulle medföra i områdets natur- och kulturmiljö är betydande och utgör stora negativa poster. Även jordbruksnäringen drabbas negativt av vägens intrångseffekter. Störningar under byggtiden tillkommer."

Länsstyrelsen bedömer således att de samhällsvinster som projektet kan antas medföra inte är av den storleken att den sammanlagda nyttan överstiger de kostnader och skador investeringen medför.

Det, hittills relativt oexploaterade, området - Rösjökilen - som genomkorsas av vägföretaget ingår som en viktig del av Storstockholms övergripande grönstruktur och har därigenom höga regionala skyddsvärden. Två av grönstrukturens utpekade värdekärnor berörs. I hela den berörda dalgången finns betydande kulturhistoriska värden och stora delar av vägkorridoren ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövärden (K71). /.../Utifrån ovanstående analys bör dock vägföretaget vid en bedömning enligt 2 kap 1 och 10 §§ NRL inte anses "medföra en från allmän synpunkt god hushållning" eller vara "det ändamål som på lämpligast sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.""

b/ Täby kyrkby-Rosenkälla

Projektet dras rakt igenom det sk Prästgårdsområdet, Täbys centrala grönområde. Fram till våren 1999 motsatte sig Täby kommun kategoriskt projektet. Därefter har vägverket drivit upp utredningstakten. Nyligen har ett förslag till arbetsplan ställts ut. Miljöeffekterna finns dels beskrivna i den miljökonsekvensbeskrivning som ingår i arbetsplaneförslaget, dels i Vägverkets MKB för Arningevägen, ett anslutande projekt som nyligen avslutats och som klyver en av Storstockholms Gröna Kilar i två delar. I MKBn för Arningevägen beskrivs miljöeffekterna av Norrortsleden genom det aktuella området som mycket allvarliga: "Om Norrortsleden fullföljs fram till Rosenkälla innebär detta ett betydelsefullt intrång i grönområden. Tillsammans med den tidigare byggda Arningevägen innebär denna etapp att Fågelsångskilens spets blir sönderdelad av vägar. Genom att dessa två trafikleder korsas uppstår lägesfördelar som medför ett ökat bebyggelsestryck inom grönkilen."

I det förslag till arbetsplan för sträckningen som just har ställt ut har Vägverkets egen bil av miljöeffekterna tonats ned kraftigt, bl a berörs knappast de lägesfördelar med ökat exploateringstryck som vägen väntas leda till och som i MKBn för Arningevägen ges en framträdande plats.

Uppenbarligen strider även denna del av Norrortsleden leden mot väglagen, miljöbalken samt de intentioner för infrastrukturpolitiken som riksdagen ställde sig bakom våren 1997.

Yttre Tvärleden/Förbifart Stockholm

– ett föråldrat projekt från en svunnen (?) tid

Utöver de lokala effekterna har Yttre Tvärleden mycket kraftfulla, strukturerande effekter som innebär ökat transportarbete, ökade utsläpp, en mera resurskrävande region. De framkomlighetsproblem vägen sägs avse att lösa kan lösas betydligt mera effektivt, till en betydligt lägre kostnad och med radikalt mindre intrångseffekter genom att bl a Essingeledens Brommagren byggs. Det är därför mycket angeläget att planerna på Yttre Tvärleden stoppas.

Yttre Tvärleden har utformats utan hänsyn till de nya syn som successivt vuxit fram om att minska trafiksystemets miljöpåverkan och att i den statliga infrastrukturplaneringen prioritera de samhällsekonomiskt mest lönsamma projekten. Denna ståndpunkt har på olika sätt formulerats allt starkare av regeringen och riksdagen.

I beslutet våren 1997 (prop 1996/97:153) om inriktningen av de statliga infrastrukturens satsningar uttalade regeringen bl a: "Nya transportanläggningar bör lokaliseras så att de fungerar i samklang med sin omgivning och utformas med hänsyn till regionala och lokala natur- och kulturvärden. Möjligheten att utveckla användningen av befintlig infrastruktur bör alltid övervägas innan beslut om ny infrastruktur tas." (s 52)

Även i lagstiftningen understryks att transportsystemets utveckling måste underordnas omsorgen om landskapet och andra nyttjare, t ex friluftslivet:

"Vid byggande av väg skall tillses, att vägen får sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnes med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad." (Väglagen 13 §)

"Mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- och kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas." (Miljöbalken 3 kap 6 §)

Den lagstiftning och de riktlinjer som är avsedda att styra infrastrukturens utveckling är uppenbarligen okända eller nonchaleras av ansvariga myndigheter som Vägverket och länsstyrelsen. Att Vägverket trots riksdagens uttalanden och lagstiftningens successiva skärpning fortsätter planeringen av återstående delar av Södertörnsleden, Norrortsleden samt Norra länken kan motiveras med hänsyn till de uttalanden regeringen och riksdag gjorde i samband med att Dennispaketet skrotades (verket ignorerar däremot kraven på att utveckla och seriöst pröva alternativ som minimerar intrång). Att man även återupptagit projekteringen av Förbifart Stockholm strider däremot fullständigt mot de intentioner och regler regeringen och riksdagen fastställt i bl a lagstiftning och enskilda uttalanden.

Nonchalansen återspeglas bl a av att den s k länstrafikberedningen (i vilken ingår såväl länsstyrelsen som Vägverket) till regeringen och SIKÄ har redovisat en plan för investeringar som ska stimulera regionens ekonomiska tillväxt. Planens kalkyler utgår från att man – trots lagstiftningen och riksdagens markeringar – inte ska vidta några som helst anpassningar av projekten för att reducera intrångseffekterna!

Förbifart Stockholm vs Essingeledens Brommagren/E18 i tunnel förbi Tensta/Rinkeby samt förstärkt Kymplingelänk

Genom att Brommagrenen dras närmare Stockholms innerstad blir den naturliga avlastningen av innerstadens vägnät betydligt kraftigare än den Västerleden/Förbifart Stockholm kan ge. I kombination med en utbyggd Kymplingelänk samt en tunnelförläggning av E18 förbi Tensta/Rinkeby får man en mycket effektiv väglösning som även avlastar vägnätet kring Norrtull samt E4-an norr därom. Intrångseffekterna blir sammantaget lägre än med nuvarande vägnät. Den beräknade sammanlagda kostnaden stannar vid högst 3,9 miljarder (Brommagrenen 2,9 miljarder, extrakostnad för tunnelförlagd E18 max 1 miljard).

Satsar man istället på Förbifart Stockholm och på att bygga ut E18 vid Tensta/Rinkeby i ytläge, som bl a Vägverket förordar, blir avlastningen på innerstaden, Norrtull samt E4 Kista-Norrtull mindre. Kostnaden stiger till mer än det dubbla och intrångseffekterna ökar dramatiskt, dels med mycket kraftiga skador längs hela sträckningen, inte minst vid passagen över Järvafältet vid Hjulsta-Häggvik, dels genom en bestående belastning på hela Järvafältsområdet som kommer att ringas in av stora motorleder, en mycket oattraktiv lösning för företag och boende.

Bilaga 2

Medlemmar i Storstockholms Miljöorganisationers TrafikRåd, SMTR

Aktionsgruppen Nej till Västerleden
Aktionsgruppen Rädda Grimstaskogen
Arbetsgruppen för information om Södra Länken
Arbetsgruppen Rädda Djurgården – Stoppa Österleden
Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening
Friluftsförbundet, Stockholms distriktsförbund
Förbundet för Ekoparken
Föreningen Rädda Järvafältet
Haga-Brunnsvikens Vänner
Huddinge Naturskyddsförening
Nacka Miljövårdsråd
Naturskyddsföreningen i Järfälla
Naturskyddsföreningen i Sollentuna
Naturskyddsföreningen i Stockholms län
Naturskyddsföreningen Täby
Saltsjöbygdens Naturskyddsförening
Stiftelsen Stolta Stad
Stockholms läns Hembygdsförbund
Stockholms Naturskyddsförening
Söderorts Naturskyddsförening

[Till förstasidan](#)

[Rapport om effekten av trängselavgifter](#)

Uppdaterad den 14 februari, 2000