

2002-06-02

Vägverket, region Stockholm  
Att: Kent Sahlman  
Box 4202  
171 04 Solna

**Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivning med kompletterande vägutredning väg 73  
Nynäshamn-Stockholm, delen Älgviken-Fors**  
Väg 73, Älgviken-Fors, Dnr: PP 20A 2001:1940

Detta yttrande har utarbetats i samråd med Naturskyddsföreningen i Haninge och Nynäshamns Naturskyddsförening.

**Inledning**

Som föreningen framhållit i tidigare yttranden om väg 73, är det angeläget att snabbt förbättra trafiksäkerheten och minska miljöbelastningen längs väg 73. Vi har i yttranden 1996-01-24, 1997-12-02 samt 2001-08-29 markerat att vi motsätter oss att vägen får en ny dragning genom obruten skogsmark. En ny dragning skulle innebära en rad nya intrång samtidigt som nuvarande intrång vid bl a Landfjärden skulle bestå.

Den remitterade vägutredningen har tyvärr så stora brister att den, enligt vår uppfattning, inte kan ligga till grund för en prövning enligt miljöbalken. En avgörande svaghet är att utredningsarbetet ensidigt prioriterat högre hastigheter. Miljöbalkens krav på en bred analys uppfylls inte. Den snäva inriktning Vägverket valt innebär att snabba, effektiva och långsiktigt mera hållbara och förnuftiga lösningar på trafikproblemen i området tyvärr troligen försenas och försvåras.

Det handlingslinje Vägverket förordar är ineffektiv och motverkar en optimering av trafiksystemet på Södertörn. Det går, enligt vår uppfattning, att göra betydande förbättringar av förhållande längs vägen, både beträffande säkerhet och miljö, utan omfattande investeringar med bl a tidsödande miljöprövningsprocesser av den typ som skisseras i vägutredningen. Det är angeläget att dessa, mera begränsade satsningar snabbt kommer igång så att trafikanter och boende slipper leva med nuvarande förhållanden.

Man bör i sammanhanget även beakta att en viktig förklaring till de långa körtider som ofta förekommer vid bilresor mellan Nynäshamn och Stockholm är trängsel i och kring själva Stockholms innerstad. Om man inför trängselavgifter här skulle restiderna mellan Nynäshamn och Stockholm minska vilket bl a skulle göra det mera attraktivt för företag att lokalisera verksamhet till Nynäshamn. En analys av trängselavgifters effekter ska genomföras i samband med Vägverkets utredning om nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. I detta arbete bör man även belysa ett avgiftssystemets effekter på körtider Stockholm-Nynäshamn. Beslut om eventuella satsning på väg 73 bör avvakta resultatet av bl a denna utredning.

Sammantaget talar övervägande skäl för att trafikförhållandena i det aktuella området bör förbättras genom en satsning dels på ett antal åtgärder av mera administrativ karaktär (förbättrad hastighetsövervakning, trängselavgifter kring och i Stockholms innerstad m m), dels riktade åtgärder för att minska olycksriskerna, främst för gång-, cykel- och kollektivtrafikanter längs nuvarande vägsträckning. En utbyggnad av Nynäsbanan till dubbelspår är angelägen och bör prioriteras. De pengar regeringen öronmärkt för väg 73 i den kommande länsplanen 2004-2015 bör, enligt vår uppfattning, fördelas mellan åtgärder på vägen inkl t ex utökade fartkontroller samt satsningar på Nynäsbanan. Insatserna längs Nynäsvägen bör utgå från att referenshastigheten differentieras så att intrången vid bl a Landfjärden minimeras.

### **Utredningen otillräcklig som underlag för miljöbalksprövning**

I samband med förstudien pekade föreningen i sitt yttrande 2001-08-29 på en rad brister i underlaget. Vi efterlyste dessutom ett antal konkreta studier kring bl a:

1. utökade fartkontroller
2. satsningar på Nynäsbanan
3. möjligheten att genom att variera referenshastigheten längs vägsträckan begränsa kostnader och intrångseffekter
4. förslag på åtgärder som kan kompensera den ökning av bl a koldioxidutsläppen som ligger inbyggda i de trafikprognoser m m man utgår från
5. sakligt korrekt beskrivning av erfarenheterna av s k trefältsvägar
6. samhällsekonomiska kalkyler

I några avseenden ger den kompletterande vägutredningen någorlunda besked på de frågor vi ställde. Det gäller punkterna 2,3, 5 och 6. Beträffande frågorna 1 och 4 lämnas inga besked.

Särskilt anmärkningsvärt är att man inte vidare utrett punkt 1 om utökade fartkontroller. Oron för trafikolyckor har varit den viktigaste faktorn bakom kraven om en ombyggnad. Istället för att prioritera denna aspekt har Vägverket gjort högre hastigheter till det dimensionerande syftet med en ombyggnad. Motivet för denna prioritering framgår vare sig av förstudien eller av den kompletterande vägutredningen, än mindre konsekvenserna av detta beslut från t ex trafiksäkerhetssynpunkt.

Genom att man som en absolut förutsättning utgår från en enhetlig referenshastighet längs hela vägsträckan på i den kompletterande vägutredningen 110 km/h, blockeras möjligheten att finna realistiska lösningar med längs nuvarande korridor. Med tanke på den avgörande betydelse valet av en hög, enhetlig referenshastighet har för hela projekteringen är det märkligt att argumenten inte utvecklas någonstans i materialet.

Hanteringen är, enligt vår uppfattning, inte acceptabel. Den redovisade vägutredningen duger därför inte som underlag för en tillståndsprövning enligt miljöbalken. Självfallet borde man i utredningsskedet ha prövat möjligheten att variera standard och referenshastighet så att t ex säkerhetsmålen hade kunnat uppnås utan nya, stora intrång.

Lagstiftningen ger därför, enligt vår uppfattning, inte utrymme för regeringen att godkänna det aktuella projektet vid den prövning enligt 17 kap miljöbalken som Vägverket förutskickar. För de boende, trafikanterna och miljön innebär detta att efterlängta förbättringar i onödan försenas.

### **Missledande om samhällsekonomin**

I utredningen anges den samhällsekonomiska lönsamheten för projektet, uttryckt som nettonuvärdekvot (NNK), till 0,6-0,7. I förutsättningen för beräkningen ingår dock inte effekterna av den nyligen påbörjade försöksverksamheten med hastighetskameror. Erfarenheterna från andra försök med kameror visar på dramatiska säkerhetsförbättringar. När kameraövervakning av Huddingevägen infördes, minskade antalet olyckor med över 50 procent.

I vägutredningen anges att nästan halva den samhällsekonomiska nyttan av en ny väg beräknas bero på färre döda och allvarligt skadade. Inga resultat av försöken längs väg 73 har ännu redovisats, men om man antar att effekten är lika stor som på Huddingevägen och att 40 procent av den förväntade samhällsekonomiska nyttan av en ny väg väntas bero på färre döda och allvarligt skadade, sjunker nettonuvärdekvoten till 0,3-0,4, dvs under det tröskelvärde på 0,4 som Vägverket och Banverket enats om som definiera en åtgärd som samhällsekonomiskt lönsam. (I denna typ av kalkyler tas ingen hänsyn till positiva eller negativa intrångseffekter.) Vid lönsamhetsberäkningen är det med andra ord av stor betydelse om utökade fartkontroller genomförts eller ej.

En förbättrad hastighetsövervakning innebär dessutom att den reella hastigheten på såväl den nuvarande som den nya vägen kan väntas sjunka. Idag ligger snittfarten på väg 73 betydligt över den

skyltade. Vilka farter som förväntas på den nya vägen, dvs på vilka farter de beräknade restidsvinsterna (liksom olycksrisker, utsläpp, buller m m) baseras, framgår inte. Om kalkylen bygger på ett ingångsvärde där de reella farterna generellt sänkts genom utökad övervakning eller ej kan rimligen påverka lönsamhetskalkylen för investering i en ny väg i bägge riktningarna. Vi efterlyser känslighetsberäkningar i detta avseende.

Till detta ska läggas att de redovisade kalkylerna för trafikmängder, val av färdmedel m m förutsätter att eventuella övergripande åtgärder för att t ex begränsa vägtrafikens koldioxidutsläpp inte påverkar vägtrafikens tillväxt eller inte vidtas, dvs att fastlagda miljömål inte förverkligas. Vägverket borde även i detta avseende genomföra känslighetsanalyser av t ex införande av trängselavgifter i och kring Stockholms innerstad samt de betydande höjningar av koldioxidbeskattningen (med åtföljande minskningar av vägtrafiken och ökning av kollektivtrafiken) som förefaller oundvikliga om nationella miljömål ska kunna nås.

Till detta ska läggas att man förutsätter att Nynäsbanan inte blir dubbelspårig, dvs att de tydliga avlastningseffekter som en sådan åtgärd enligt vägutredningen skulle ge, inte realiserar.

### **Prognoser och kalkyler förutsätter att miljöpolitiken misslyckas**

Ett fundamentalt bekymmer med utredningen är att den baseras på trafikprognoser med så höga flöden att de, som nämnts, rimligen förutsätter att de av riksdagen fastlagda målen beträffande t ex koldioxidutsläpp spricker. Vägsatsningen försvårar därmed i sig miljöpolitiken genom att stärka vägtrafikens konkurrenskraft relativt andra, mindre miljöbelastande lösningar.

Den syn på problembilden som framträder motsvarar knappast de riktlinjer riksdagen fastställt: När man på sid 94 relaterar den förväntade ökningen av koldioxidutsläppen från vägen på 4-9 procent till den nationella klimatpolitiken beskrivs detta som att *"Inget av alternativen medför någon påverkan som strider mot målet."* Ett huvudmål för klimatpolitiken är att minska koldioxidutsläppen.

### **Slutsatser**

Mot bakgrund av de allvarliga bristerna i den remitterade vägutredningen bör Vägverket, innan nya ställningstaganden sker, ta fram alternativa helhetslösningar där miljö- och säkerhetsaspekter ges större tyngd, och där en utbyggnad av väg 73 relateras till ett bredare trafikpolitiskt program för Nynäshamns och södra Haninge kommuner i syfte att finna kortsiktiga lösningar på akuta problem (främst gäller det att minska risken för trafikolyckor). Vi vill särskilt framhålla ökad hastighetsövervakning samt införande av trängselavgifter som intressanta åtgärder. Att satsa en del av de pengar som öronmärkts för investeringar i vägen på utökad hastighetsövervakning är, enligt vår uppfattning, självklart.

I det längre perspektivet måste Vägverket, tillsammans med bl a SL och Banverket, utveckla samordnade, långsiktiga lösningar som bl a ansluter till den sk nollvisionen samt den miljömålsproposition riksdagen antog hösten 2001. En dubbelspårsutbyggnad av Nynäsbanan förefaller i detta sammanhang angelägen och välmotiverad. En del av de pengar regeringen öronmärkt för väg 73 i den kommande länsplanen 2004-2015 bör, enligt vår uppfattning, utnyttjas för att utveckla Nynäsbanan.

Magnus Nilsson  
ordförande  
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

För kännedom:  
Naturvårdsverket  
Länsstyrelsen i Stockholms län

Miljödepartementet  
Storstockholms Lokaltrafik  
Banverket  
Nynäshamns Naturskyddsförening  
Naturskyddsföreningen i Haninge