

Till regeringen

Angående överklagade arbetsplaner för Norrortsleden Edsberg-Rosenkälla

Tillsammans representerar våra organisationer ca 130 000 medlemmar i Stockholms län. Av flera skäl är vi starkt oroad över planerna på att dra en ny väg – Norrortsleden – mellan Edsberg och Rosenkälla. Vi anser att hela projektet bör omprövas mot bakgrund av den nya miljöbalken samt att planerna strider mot flera lagregler, bl a naturresurslagen 2 kap 1, 6 och 10 §§ samt mot väglagen 13 §. Vi anser vidare att projektet strider mot miljöbalken 16 kap 5 §.

Regeringen bör mot denna bakgrund bifalla överklagandena av de aktuella arbetsplanerna. Regeringen bör samtidigt uppdra åt ansvariga myndigheter, bl a länsstyrelsen, naturvårdsverket och riksantikvarieämbetet, att utarbeta förslag till åtgärder som ger de värden för naturvården, friluftslivet och kulturmiljövärden som hotas av Norrortsleden ett långsiktigt skydd.

1. Hela den planerade väglösningen bör prövas enligt miljöbalken

Vägverkets beslut att fastställa arbetsplanerna baseras på naturresurslagens regler. För att projektet ska kunna genomföras krävs dock även minst fyra tillstånd enligt miljöbalken. Det gäller dels de två stora tunnlarna vid Tunberget och Gullsjön, dels den förändring av arbetsplanen som förbereds vid Smedstorp samt dessutom den nya bro för Roslagsbanan som krävs om Norrortsleden byggs. Därutöver krävs även ett antal dispenser från miljöbalkens biotopskyddsregler.

Dessa miljöbalksprövningar kan inte ske på ett korrekt sätt utan ett underlagsmaterial, bl a i form av miljökonsekvensbeskrivningar, för hela vägprojektet som motsvarar miljöbalkens krav. Detta förutsätter, enligt vår uppfattning, att hela väglösningen på nytt utreds med utgångspunkt i miljöbalkens krav om studier av alternativa lokaliseringar eller alternativa strategier att lösa trafikfrågorna i området. Det bör i sammanhanget noteras att Vägverket under 2001 påbörjat ett förnyat utredningsarbete kring hur en eventuell ny nord-sydlig vägförbindelse i Stockholmsområdet bör utformas. Förslaget om Norrortsleden baseras på att den s k Förbifart Stockholm genomförs. Om detta projekt är lagligt eller önskvärt återstår att avgöra. En liknande osäkerhet råder kring den framtida lokaliseringen av en ny fjärrtågsstation ("Stockholm Nord"). Bägge dessa faktorer påverkar Norrortsledens relevans. Andra faktorer som kan måste beaktas är tänkbara satsningar inom kollektivtrafiken.

Även om det anses oklart huruvida en formell process enligt miljöbalkens regler i detta fall är obligatorisk, är det, enligt vår uppfattning, utomordentligt olyckligt om klartecken ges för stora, kontroversiella exploateringsprojekt i värdefulla områden på basis av ett regelverk för prövning som sedan flera år tillbaka anses otidsenligt och otillräckligt av regering och riksdag. I sammanhanget är det självfallet rimligt att även beakta det nya EU-direktivet om strategiska miljöbedömningar.¹

¹ Det kan förutom noteras att företrädare för socialdemokraterna, moderata samlingspartiet och folkpartiet liberalerna i regionen i en tilläggsuppgörelse till Dennisavtalet som slöts 1995-11-13 rekommenderade:

Särskilt värdefullt vore det att fullödigt studera möjligheterna att lösa de behov som sägs motivera de aktuella planerna med andra åtgärder med mera begränsade skador. Exempel på sådana åtgärder är riktade säkerhetsförbättringar på nuvarande vägnät, satsningar på väg 268 samt en satsning på den s k Inre tvärleden, som bl a skulle innebära en ny vägtunnel Kista-Danderyds kyrka och ett stopp för Förbifart Stockholm. Dessa alternativa satsningar har, enligt vår uppfattning, aldrig seriöst prövats i den aktuella planeringsprocessen. En förklaring kan vara den låsning vid en viss teknisk lösning som Dennisuppgörelsen innebar.

Ett eventuellt beslut att godkänna de nu aktuella planerna på basis av en redan utmönstrad lagstiftning skulle, enligt vår uppfattning, sakna legitimitet.

2. Den planerade vägdragningen strider mot naturresurslagen

Samtliga tre arbetsplaner skulle, om de genomförs, innebära mycket stora skador på landskapets värden för naturvård, friluftsliv och kulturmiljövård, det som i lagtexten betecknas som *"påtaglig skada"*. Beträffande naturresurslagen definierades begreppet *"påtaglig skada"* på följande sätt av departementschefen: *"I förevarande paragraf liksom i flera andra paragrafer i NRL anges att ett visst intresse skall skyddas mot åtgärder som "påtagligt kan påverka" detta. Med detta uttryckssätt utesluts bagatellartad påverkan. Endast sådana åtgärder åsyftas som kan ha en bestående negativ inverkan på det aktuella intresset eller som tillfälligt kan ha mycket stor inverkan på detta."* (Prop 1985/86:3 s 155)

I motivtexten till Miljöbalken sägs *"Med uttrycket "påtagligt kan påverka"/.../ utesluts bagatellartad påverkan. Endast sådana åtgärder åsyftas som kan ha en bestående negativ inverkan på det aktuella intresset eller som tillfälligt kan ha mycket stor negativ påverkan på detta."* (Prop 1997/98:45)

Länsstyrelsens bedömning att skadan på de aktuella värdena inte är *"påtaglig"* saknar grund i det redovisade utredningsmaterialet och är, enligt vår uppfattning, felaktig bl a därför att de ingrepp som sker definitivt kommer att ha *"bestående, negativ inverkan"*.

Den nytta vägprojektet innebär, främst i form av förbättrad trafiksäkerhet och kortare restider, uppväger, enligt vår uppfattning, inte den skada som orsakas. De trafikmässiga vinsterna skulle till stor del kunna nås med andra, mera begränsade åtgärder som i huvudsak undviker de negativa effekterna.

2a. Edsberg-Täby kyrkby

På sträckan Edsberg-Täby kyrkby skulle den nya vägen innebära stora intrång i det stora oexploaterade området Rösjökilen. Detta intrång strider uppenbart mot den nya, strängare syn på skador på närmiljön som riksdagen uttalat bl a genom skärpningar av plan- och bygglagen samt de uttalanden som riksdagen antog i den s k inriktningspropositionen för infrastrukturutvecklingen (1996/97:53) där det bl a sägs att *"Möjligheten att utveckla användningen av befintlig infrastruktur bör alltid övervägas innan beslut om ny infrastruktur tas."* Denna grundinställning har riksdagen senare skärpt ytterligare bl a genom den nya miljöbalken.

Vägen kommer att stycka sönder den fina Törnaskogen i Sollentuna/Upplands Väsby. Den nya vägen innebär i sig kraftiga intrång, men den allvarligaste effekten är den långsiktiga: Genom den nya vägen förlorar områdena dels mellan nuvarande Frestavägen och den nya vägen, dels öster och norr om den nya vägen sina viktigaste värden (bl a p g a kraftigt ökat buller) och öppnas för exploatering.

Närmare Täby skulle den nya vägen bli ett nytt och främmande inslag i ett gammalt jordbrukslandskap och ge mycket stora skador på landskapsvärdena. Området är utpekade som riksintresse för kulturmiljövården.

"En ingående, saklig och balanserad miljöprövning med deltagande av miljöorganisationerna är /.../ betydelsefull. Parterna är därför ense om att förutom den miljöprövning som följer av Naturresurslagen respektive Plan- och Bygglagen, uppmana kommunerna att genomföra en fördjupad, frivillig miljöprövning av varje etapp i trafiköverenskommelsen."

1997 begärde ett antal föreningar i de berörda kommunerna - bl a Naturskyddsföreningens, Hembygdsförbundets och Friluftsrådet lokalföreningar – att denna rekommendation skulle tillämpas beträffande Norrortsleden. Ingen av de berörda kommunerna besvarade denna begäran.

Vägdragningen hindrar den livligt använda vandringsleden Roslagsleden, som går mellan friluftsområdet vid Rösjön och Täby kyrkby. Några omtyckta cykelvägar söder om Vallentunasjön försvinner. Dessutom försvåras friluftslivets passage mellan Törnskogen och Rösjöområdet.

I en miljökonsekvensbeskrivning för det anslutande projektet Arningevägen beskriver Vägverket effekterna av Norrortsleden Edsberg-Täby kyrkby på följande sätt:

“Vid Edsberg ger Norrortsleden (inkl Häggviksleden) ett stort ingrepp som ger helt nya förutsättningar för markanvändning. Ledens ingrepp innebär att stadsmiljön måste omdanas. Vilket utfallet blir miljömässigt avgörs av hur området kommer att gestaltas i kommunens planer.

Vid Norrsättra möjliggörs en planerad förtätning av bostadsbebyggelsen när Frestavägen avlastas trafik. De bostäder som tillskapas får sannolikt en hög kvalitet vad gäller boendemiljön. Samtidigt innebär exploateringen att områdets värde för närrecreation minskar.

Den nya vägen medför att bullerstörningar i grönområdet (det biologiska kärnområdet) Törnskogen ökar vilket påverkar friluftslivet och fritidsboende. Landskapsbilden påverkas negativt i dalgången vid Smedstorp/Täby vägsål samt i jordbrukslandskapet söder om Vallentunasjön.

Vid Täby vägsål skapas lägesfördelar som kan komma att innebära ett ökat bebyggelsetryck inom grönkilen. /.../

2b. Täby kyrkby-Rosenkälla

Mellan Bergstorpsvägen och Rosenkälla i Täby kommun skär Norrortsleden genom Täbys sk centrala grönområde. Området är utpekade som riksintresse för både naturvård och kulturmiljövård och dessutom av mycket stort värde för friluftsliv och närturism. Vägen skulle innebära mycket stora skador på samtliga dessa värden – det som i lagen beskrivs som ”påtaglig skada”.

Roslagsleden, flera större vandrings- och motionsstigar, som kommer från Skavlötens motionsgård och friluftsområde och går vidare med anslutningar mot bl a Täby kyrkby, hindras i denna del av leden.

I Vägverkets tidigare refererade MKB för Arningevägen beskrivs effekterna på följande sätt:

”Om både Arningevägen och Norrortsleden fram till Rosenkälla byggs ut, vilket är Vägverkets avsikt, ökar sönderdelningen av gröonstrukturen väsentligt/.../

Risken för att sekundär exploatering påverkar markanvändning och gröonstruktur bedöms vara betydligt större om både Arningevägen och Norrortsleden byggs, än om bara Arningevägen kommer till. Området runt korsningspunkten kommer att vara intressant för etablering, förmodligen i första hand av verksamheter/arbetsplatser.”

”Om både Arningevägen och Norrortsleden fram till Rosenkälla byggs ut, vilket är Vägverkets avsikt, påverkas friluftslivet i Fågelsångskilens södra delar. Detta gäller i första hand området väster om korsningspunkten – Prästgårdsområdet – där upplevelsen av ett vikingatida landskap inte blir densamma nära en brusande väg, som i det lågtrafikerade landsbygdsområdet det är idag.”

”Om både Arningevägen och Norrortsleden fram till Rosenkälla /byggs ut/ drabbar bullerstörningarna i första hand grönområden. Särskilt utsatt blir Prästgårdsområdet där trafikbullret kommer att försämra förutsättning för friluftsliv och landskapsupplevelse.”

De mycket allvarliga ingreppen är bakgrunden till att de ansvariga för naturvärden konsekvent motsatt sig den föreslagna vägdragningen. I samband med att länsstyrelsen 1998 tog ställning till de bägge arbetsplanerna för sträckan Edsberg-Täby kyrkby konstaterade miljödirektören Björn Risinger att de skador projektet skulle orsaka på områdets värden för naturvärden, friluftslivet och kulturmiljövärden var så omfattande att projektet stred mot naturresurslagens krav om att ”medföra en från allmän synpunkt god hushållning” och att vägprojektet inte heller kunde anses vara ”det ändamål som på

lämpligast sätt främja en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt”. Risinger hävdade mot denna bakgrund att arbetsplanerna inte borde fastställas.

På motsvarande sätt avstyrkte naturvårdschefen Anders Nylén länsstyrelsens beslut att godkänna den nu aktuella arbetsplanen.

I sin överklagan av arbetsplanen Täby kyrkby-Rosenkälla skriver Naturvårdsverket bl a:

”Naturvårdsverket bedömer att den beslutade vägsträckningen skulle medföra ett irreparabelt ingrepp i ett värdefullt odlingslandskap som formats under lång tids brukande och som det idag råder brist på. Verket anser mot bakgrund av områdets mycket höga natur- och kulturmiljövården att betydelsen som riksintresse för natur- och kulturmiljövården, sett i ett långsiktigt perspektiv, måste väga tyngre än värdet som riksintresse för kommunikation. Detta särskilt mot bakgrund av att utredningen i ärendet visar att möjlighet finns till alternativ lokalisering av vägen som inte skulle inverka på något annat riksintresse. Här bör främst nämnas det alternativ där befintligt vägsystem (Bergtorpsvägen) utnyttjas.

Enligt Naturvårdsverkets mening har Vägverket i sitt beslut således gjort en avvägning mellan de olika riksintressena som står i strid med avvägningsregeln i 2 kap 10 § NRL genom att företräde inte har givits åt det ändamål som på lämpligaste sätt främjar en hushållning med naturresurserna i ett långsiktigt perspektiv.”

3. Projektet medverkar till att miljö kvalitetsnormer överskrids

Ett huvudsyfte med Norrortsleden är att förkorta restiderna i norra Storstockholm. Erfarenhetsmässigt leder denna typ av s k restidsförkortningar till att det samlade trafikarbetet växer. Genom den nya, snabbare förbindelsen genereras ny trafik i hela vägsystemet. Det får mot denna bakgrund anses sannolikt att Norrortsleden därmed medverkar till att de överskridanden av fastlagda miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar som förutses i regionen förstärks. Miljöbalken 16 kap 5 § stadgar att *”Tillstånd, godkännande eller dispens får inte meddelas för en ny verksamhet som medverkar till att en miljö kvalitetsnorm överträds”*. Eftersom Vägverket inte redovisat några åtgärder för att neutralisera effekten av den förväntade ökningen av trafikarbetet är de aktuella arbetsplanerna otillåtna.

4. Utveckla en strategi för att förverkliga de politiska målen

Att ett projekt som Norrortsleden har kunnat drivas så långt som skett illustrerar den orimligt svaga position naturvård, friluftsliv och kulturmiljövård har i samhällsplaneringen. För att förhindra liknande olyckor i framtiden bör regeringen, enligt vår uppfattning, uppdra åt berörda myndigheter, främst länsstyrelsen, naturvårdsverket och riksantikvarieämbetet, att lämna förslag till åtgärder som ger de värden för naturvården, friluftslivet och kulturmiljövården som hotas av Norrortsleden ett långsiktigt skydd.

Magnus Nilsson, ordförande Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Göran Furuland, ordförande Stockholms läns hembygdsförbund

Eva Holmquist, ordförande Svenska Turistföreningen, Stockholmskretsen