

2003-04-24

Vägverket, region Stockholm
Box 4202
171 04 Solna

Synpunkter från Svenska Naturskyddsföreningen, Naturskyddsföreningen i Stockholms län samt Stockholms Naturskyddsförening i samband med utökat samråd, omgång 2 om Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet

Sammanfattning

1. I arbetet med effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet nonchalerar Vägverket fortsatt kraven från riksdag, regering och länsstyrelse om att tillämpa den s k fyrstegsprincipen, dvs att i första hand försöka åtgärda trafikproblemen genom att påverka transportefterfrågan, valet av transportsätt och genom att effektivisera nyttjandet av den befintliga infrastrukturen. Vägverkets uppdrag att seriöst utreda enligt denna strategi är i huvudsak ogjort.
2. Samrådsmaterialet ger därmed inga belägg för att en utökad vägkapacitet skulle vara det lämpligaste sättet att skapa effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet.
3. Istället för att utreda dyrbara kapacitetsutbyggnader bör Vägverket i första hand verka för att effektivisera regionens transportsystem genom att bl a driva på
 - införande av trängselavgifter,
 - få till stånd en förstärkt kontroll av beskattning av förmån av fri parkeringsplats,
 - ökade satsningar för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet och kapacitet.
4. Bristerna i underlaget är fortfarande mycket stora, bl a saknas helt samhällsekonomiska analyser.
5. De väglösningar Vägverket nu redovisar är bättre från naturvårdssynpunkt än tidigare förslag. Alternativet Förbifart Stockholm är alltså oacceptabelt och strider därtill mot miljöbalken. Alternativen Ålstensleden och Diagonal Ulvsunda förefaller däremot kunna göras acceptabla från intrångssynpunkt.

1. Vägverket har fortfarande inte uppfyllt de krav om att utreda jämförbara sätt att skapa effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet som riksdagen och regeringen har ställt upp i form av den s k fyrstegsprincipen¹ och som länsstyrelsen (med hänvisning även till bl a 6 kap 7§ miljöbalken) i olika beslut och skrivelser framfört. Vägverkets hantering av dessa krav präglas, enligt föreningen, av en nonchalans som måste betecknas som anmärkningsvärd.

¹ Fyrstegsprincipen innebär att man vid valet av åtgärder bör utgå från följande prioriteringsordning: a/ Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, b/ Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, c/ Vägförbättringsåtgärder, d/ Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

2. I avsaknad av seriösa analyser av jämförbara åtgärder att nå målen för utredningsarbetet kan det konstateras att Vägverket, trots mycket omfattande insatser, fortfarande inte lyckats visa att behovet av effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet lämpligast tillgodoses genom att etablera ny vägkapacitet i Saltsjö-/Mälarssnittet. Fyrstegsprincipen och länsstyrelsens beslut innebär att Vägverket är skyldigt att ta fram en samlad, fullständig analys av en sådan satsning innan utredningsprocessen i andra avseenden drivs vidare. Vi utgår från att så kommer att ske.

3. De försök till helhetsgrepp kring den aktuella frågeställningen som andra aktörer gjort tyder samtidigt på att anläggning av en ny förbindelse är en från övergripande samhällssynpunkt olämplig åtgärd.² I stället för att inrikta sig på att till mycket höga kostnader försöka öka vägkapaciteten bör Vägverket därför, enligt föreningens uppfattning, tills vidare ändra inriktning på det aktuella uppdraget. Till de åtgärder verket i detta sammanhang bör driva på hör bl a:

- införande av trängselavgifter,
- få till stånd en förstärkt kontroll av beskattning av förmån av fri parkeringsplats,
- ökade satsningar för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet och kapacitet.

4. De förändringar och preciseringar av de olika vägdragningsalternativ som Vägverket nu presenterar tillmötesgår i flera avseenden de invändningar beträffande intrång i landskapet som föreningen tidigare haft.

5. Bristerna i det underlagsmaterial som redovisas är tyvärr alltför mycket omfattande. Samtidigt som alternativet Brommagrenen har avförts från utredningen, redovisas en helt ny lösning "Diagonal Ulvsunda" där underlaget tyvärr är utomordentligt magert. De ekonomiska beräkningarna förefaller mycket skakiga. Några försök till beräkning av samhällsekonomisk netto nytta finns inte. Det är mot bl a denna bakgrund inte möjligt att på basis av det redovisade materialet seriöst förorda något av vägdragningsalternativen.

6. Inget av vägdragningsalternativen ger tillräckligt avlastande effekt för kunna ge förbättringar av framkomligheten på Essingeleden jämfört med nuläget. Oavsett eventuella vägutbyggnader kvarstår därmed behovet av någon form av trängselavgift även på Essingeleden.

7. Av materialet framgår att Vägverket uppenbarligen har föregripit samrådsprocessen när det gäller vilka två alternativ som ska föras till vidare diskussion. På sid 6 i samrådsunderlaget sägs "*Så snart tillräcklig kunskap föreligger bör det vara möjligt att välja vilket av alternativen Ålstensleden eller Diagonal Ulvsunda som ska utredas vidare.*" Formuleringen kan inte tolkas på annat sätt än att Vägverket oavsett samrådsprocessens utfall har bestämt sig för att fortsätta utreda Förbifart Stockholm.

8. Enligt föreningens uppfattning talar det redovisade materialet tvärtom fortsatt för att Förbifart Stockholm är det av de redovisade alternativen som definitivt bör avföras från alla eventuella fortsatta utredningar. Trots de tekniska förbättringar som den nya lösningen innebär kvarstår föreningens kritik när det gäller projektets intrångseffekter liksom dess regionstrukturerande effekter. De förväntade skadorna på naturvärden, friluftsliv och kulturmiljö av de olika alternativen som redovisas, visar entydigt att Förbifart Stockholm – även i den nya bearbetade versionen med ytterligare tunneldragningar och färre broar – entydigt är det av de tre utbyggnadsalternativen som skulle ge de värsta effekterna från miljösynpunkt med skador av en helt oacceptabel omfattning på Lovön, vid Grimsta, vid passagen över Järvafältet m m. I byggfasen skulle ingreppen på bl a Lovön (där en underjordisk trafikplats ska grävas ned) och vid Järvafältet (där omfattande grävningsarbeten förefaller nödvändiga) bli enorma. Den sekundära exploateringseffekten av den nya leden med påverkan på det regionala exploateringsmönstret, trafikarbetet etc kommer att vara starkt negativ både från intrångssynpunkt och från allmän miljösynpunkt (energianvändning, markbehov m m). Förbifart Stockholm är därtill det utbyggnadsalternativ som ger den största samlade trafikökningen, dvs det som är i starkast konflikt med den nationella klimatpolitiken.

² Se i första hand "System för bättre framkomlighet i Stockholmsregionen", Naturvårdsverket rapport 5165. <http://www.miljobokhandeln.com/pdf/620-6253-0.pdf>

Alternativet Förbifart Stockholm strider därtill, enligt föreningens uppfattning, även i sin nya utformning mot miljöbalken 4 kap, 1 och 2 §§, där Mälaren med öar och strandområden i särskild ordning skyddas mot åtgärder som *"påtagligt skadar områdets natur- och kulturvärden"* och där dessutom turismens och friluftslivets intressen särskilt ska beaktas vid exploateringsföretag. Den föreslagna bron vid Grimsta är, enligt nuvarande lagstiftning, inte tillåten.

8. Beträffande de återstående alternativen, Ålstensleden och Diagonal Ulvsunda, är, som nämnts, underlaget för ett ställningstagande alltför magert. Fördelen med Diagonal Ulvsunda är, som påpekas i samrådsmaterialet, att den skulle fånga upp trafiken från Södra länken på ett smidigt sätt och därmed kunna avlasta Essingeleden. En nackdel med lösningen är att den skulle ge större trafikmängder mellan Bredäng och Västberga.

9. Förutsatt att man väljer djupa bergtunnelldragningar i enlighet med samrådsunderlaget förefaller dock både Ålstensleden och Diagonal Ulvsunda, på basis av det begränsade material som finns, kunna göras acceptabla från intrångssynpunkt. Förbehåll måste dock göras dels för störningar under byggtiden, dels intrång och andra störningar vid trafikplatser.

Från regionstrukturerande synpunkt kan bägge lösningarna innebära fördelar genom att främja ett mera koncentrerat exploateringsmönster med begränsad markanvändning som understödjer och möjliggör nya, effektiva kollektivtrafiksystem, energisystem m m bl a med anknäpning till nuvarande Bromma flygplats. Bägge lösningarna kan dessutom kombineras med nya, parallellförlagda spårförbindelser i attraktiva lägen med stort trafikantunderlag.

Om Vägverket, efter en seriös tillämpning av fyrstegsprincipen, finner det motiverat att ytterligare utreda möjligheterna att öka vägkapaciteten, bör arbetet inriktas på Ålstensleden eller Diagonal Ulvsunda.

10. De uppgifter som redovisas i samrådsunderlaget angående väggavgifter är missledande. Detta är särskilt allvarligt med tanke på att underlaget till formuleringarna inte har funnits tillgängligt under samrådstiden - studien om väggavgifter blev offentlig först den 16 april. I denna diskuteras dock i princip endast i vilken mån trafikflödena på en ny vägförbindelse påverkas av eventuella väggavgifter, däremot inte den frågeställning länsstyrelsen velat se belyst (*"jämförbara sätt att uppnå syftet"*). Fyrstegsprincipen tillämpas inte.

I det förord Vägverkets projektledare undertecknat sägs att studiens syfte bl a är att besvara frågan *"Kan avgiftssystem ersätta en ny nordsydlig förbindelsen?"*, men denna frågeställning berörs i realiteten inte alls.

I studien konstateras att trängselavgifter minskar samhällsnyttan av en ny vägförbindelse, dvs försvagar argumenten för en ny vägförbindelse, men denna information finns inte i samrådsunderlaget.

I samrådsunderlaget hävdas att avgifter på förbindelsen över Saltsjö-Mälarsnittet skulle innebära *"att förbindelserna mellan den norra och södra regionhalvan försvåras"*, ett mycket oförsiktigt och orimligt generaliserande påstående då alternativet till trängselavgifter (och inga bilköer) ju faktiskt är växande bilköer.

11. Slutsatserna om effekterna av utbyggd kollektivtrafik baseras på en studie som överhuvudtaget ännu inte offentliggjorts. Studien sägs enligt samrådsunderlaget visa att ytterligare satsningar på kollektivtrafik *"ger små effekter på bilresandet och minskar inte trängseln på infartslederna"*. Såvitt man kan förstå behandlar den opublicerade studien enbart kapacitetshöjningar, vilka man av erfarenhet i allmänhet vet ger små förskjutningar. Andra studier³ pekar dock på att andra typer av kollektivtrafiksatsningar, främst satsningar på höjd komfort, troligen kan ge inte obetydliga överflyttningar av trafikanter från privatbilism till kollektivtrafik. Vi utgår från att vägverket ytterligare studerar potentialen hos sådana insatser.

³ Se t ex Komfortens betydelse för spår- och busstrafik, VINNOVA Rapport VR 2001:8

Satsningar på utökad vägkapacitet motverkar självfallet de positiva effekterna av olika förbättringar i kollektivtrafiksystemet.

12. Till sist konstaterar vi att Vägverket i samrådsmaterialet (sid 34) kärnfullt dömer ut planerna på Österleden: *"Avlastar inte infartsleder. Ökar inte tillgängligheten i länet. Utgör inte förbifart för långväga trafik. Stärker inte regionala tillväxtcentra."*

Mikael Karlsson
ordf, Svenska naturskyddsföreningen

Mårten Wallberg
ordf, Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Jonas Skogsberg
ordf, Stockholms naturskyddsförening