



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

2004-01-28

Till
Vägverket
Avdelningen för juridik och upphandling - förvaltningsrätt
781 87 Borlänge

Yttrande över ”E18 Hjulsta-Ulriksdal, Tillåtlighetsprövning, komplettering till ansökan, daterad 2003-11-05”

Detta yttrande är utformat på uppdrag av Svenska Naturskyddsföreningen.

Våra kommentarer med föreliggande numrering ansluter direkt till Vägverkets svar på de kompletteringar av materialet som Miljödepartementet har begärt i sin skrivelse 2003-06-23.

1. -

2. Den redovisning vägverket lämnar är så knapphändig att den måste anses vara vilseledande. När Stockholms stad hösten 2001 ändrade ståndpunkt och beslöt acceptera en ombyggnad av E18 Hjulsta-Rinkeby i ytläge var en förutsättning att projektet kompletterades med tre breda viadukter. Efterhand har denna lösning krympt till två viadukter, dock till en sammanlagd kostnad på minst 6-700 miljoner kronor. Vägverket har förklarat sig ovilligt att inkludera denna kostnad i vägprojektet, men kostnaden är inte desto mindre direkt kopplad till det skisserade vägprojektet. Den verkliga investeringskostnaden för ytalternativet ligger därmed en bra bit över 2 miljarder kronor, och den samhällsekonomiska nettonuvärdekvoten betydligt lägre än vad Vägverket uppgett till regeringen.

På motsvarande sätt har den ekonomiska nyttan av en tunnelloösning underskattats. Genom att lägga E18 i tunnel skapas stora möjligheter att exploatera det nuvarande vägområdet för boende, näringsverksamhet m m. Genom tunnelloösning skulle dessutom det stora friluftsområdet mellan Södra och Norra Järva vinna rejält i attraktivitet. I stockholmsregionen är tillgången på exploaterbar mark i centrala lägen med existerande kollektivtrafik m m mycket begränsad. Exploateringsvärdet torde därför vara betydande. Vägverket nämner denna nytta endast i förbigående.

Sammantaget innebär bristerna i Vägverkets redovisning en betydande underskattning såväl av kostnaderna för ytlösningen som av nyttan med en tunnelloösning.

3. I vägverkets redovisning över planeringsläget för en ny västlig förbifart saknas en diskussion om att lösa det tillkommande kapacitetsbehovet över Igelbäckens dalgång som en lösning enligt modellen Diagonal Ulvsunda skapar genom en ny tunneldragning Rinkeby-Järva krog istället för en ny tunnel under Igelbäckens dalgång. Vägverket bör inkludera denna möjlighet i redovisningen till miljödepartementet.

4. Beträffande miljö kvalitetsnormerna bekräftar Vägverket att den föreslagna ombyggnaden väntas leda till att trafiken på E4 Kista-Ulriksdal ökar med 10 procent. En konsekvens blir ökade halter av avgashalter längs den aktuella vägsträckan. I sitt svar antyder verket att en sådan förändring skulle vara tillåten dels eftersom ökningen blir marginell dels därför att det inte finns någon bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

Denna tolkning saknar stöd i gällande lagstiftning. I miljöbalken 16 kap 5 § sägs att *"Tillstånd, godkännande eller dispens får inte meddelas för en ny verksamhet som medverkar till att en miljö kvalitetsnorm överträds. Verksamheten får dock tillåtas, om verksamhetsutövaren vidtar sådana åtgärder att olägenheterna från annan verksamhet upphör eller minskar så att möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormen ökar i inte obetydlig utsträckning."* Vägverkets bedömning är uppenbarligen att den föreslagna ombyggnaden leder till ökade halter av luftföroreningar längs en vägsträcka där normerna redan väntas överskridas. Den planerade ombyggnaden torde därmed inte vara tillåten med mindre än att Vägverket samtidigt genomför åtgärder som kompenserar för den trafikökning den planerade ombyggnaden av E18 väntas orsaka.

5. –

6. En väsentlig aspekt som saknas i bedömningen av hälsoeffekter är konsekvensen av den permanenta inskränkning av allmänhetens tillgång till friluftsmiljöerna i området som den planerade ombyggnaden av vägen i ytläge innebär. En tunnelförläggning skulle ge helt andra och betydligt mera positiva effekter i detta avseende.

7. -

8. De intrång i landskapet längs Igelbäckens dalgång som vägverket söker tillstånd till är mycket omfattande. De kommer att leda till att nuvarande begränsningar av områdets tillgänglighet som vägsystemet orsakar på grund av omfattande buller och barriärer kommer att permanentas för mycket lång tid. Kostnader för att kompensera denna effekt måste givetvis inkluderas i vägprojektets budget och får givetvis inte ensidigt lastas över på andra samhällsaktörer. De kompensationsåtgärder som föreslagits från av bl a länsstyrelsen är, enligt föreningens uppfattning, mycket modesta eller snarare helt otillräckliga.

Mårten Wallberg, ordförande
Naturskyddsföreningen i Stockholms län