

2008-04-18

Synpunkter på förstudie Väg E4 Norrtull-Kista

Sammanfattning

Längs vägsträckan finns stort behov av förbättringar för att minska vägens barriäreffekt och dämpa bullret. Särskilt angeläget är att åtgärda den mycket kraftfulla barriär för djur och friluftsliv som nuvarande väg utgör mellan nationalstadsparken och Järvafältet. Den enda av de diskuterade lösningarna som ger en tillfredsställande lösning är det s k långbroalternativet.

Beträffande de trafikmässiga förutsättningarna ger det material som redovisas i förstudien inte motiv att genomföra den föreslagna kapacitetsökningen. Den allvarligaste bristen är att Vägverket valt att inte beakta möjligheterna att via trängselavgifter hantera risken för stora trängselproblem.

Alternativet att bygga en ny vägtunnel "E4-tunnel" Karlberg-Järva krog bör ytterligare studeras liksom en tunnel Rinkeby-Järva krog för väg E18.

Ärendet

Omkring 2017 väntas såväl den nya Norra Länken som ombyggnaden och kapacitetshöjningen av E18 Hjulsta-Kista kunna tas i drift. I samband med dessa kapacitetshöjningar väntas trafiken däremellan, dvs mellan Norrtull och Kista, öka ytterligare. Detta väntas leda till ökade problem med framkomligheten, problem som riskerar att sprida sig bl a in i den nya tunneln Norra Länken., vilket i sin tur kan leda till att tunneln måste stängas av för att förhindra att trafikanterna utsätts för otillåtet höga avgashalter.

Föreningarnas synpunkter

1. Mycket angeläget att åtgärda barriären mellan nationalstadsparken och Järvafältet

I Banverkets och Vägverkets gemensamma åtgärdsprogram för barriäreffekter av vägar och järnvägar¹ pekas barriären mellan nationalstadsparken och Järvafältet ut som den högst prioriterade av alla objekt i Stockholmsområdet. Nuvarande komplex med E4-an och Ostkustbanan/Arlandabanan tvärs över Igelbäckens dalgång är ett formidabelt hinder för kontakten mellan de bägge populära friluftsområdena.

Det är mycket angeläget att barriären åtgärdas och att kontakten återupprättas. Ansvaret för att finansiera denna åtgärder ligger på trafikverken, som via infrastrukturens successiva expansion byggt upp en miljöskuld som det är dags att reglera.

I förstudien betonas samordningen mellan Banverket och Vägverket, vilket föreningarna instämmer i. Beträffande E4-an redovisas tre alternativ, två med bro över vägen, ett där vägen lyfts upp på bro.

Föreningarnas uppfattning är att endast det s k långbroalternativet uppfyller de målsättningar som Vägverket och Banverket ställt sig bakom i det tidigare refererade åtgärdsprogrammet.

¹ Banverket. Miljösektionen Rapport 2005:4/Vägverket Publikation 2005:61

Detta alternativ är dyrare, men ger så stora vinster för tillgängligheten och landskapsupplevelsen att fortsatt utredande bör baseras på detta alternativ.

2. Varför redovisades inte dessa investeringsbehov i samband med besluten om Norra Länken och E18 Hjulsta-Kista?

Vägverkets förstudie illustrerar ett systematiskt problem i trafikplaneringen. Som framgår av Vägverkets underlag är de föreslagna åtgärderna en följd av och egentligen en integrerad del av projekten Norra Länken resp ombyggnad E18 Hjulsta-Kista. Det material beträffande bl a ekonomin för dessa bägge projekt som legat till grund för de politiska beslut som fattats kring dessa projekt har således betydligt underskattat de reella kostnaderna. De avgörande besluten kring dessa projekt har således fattats utan att politikerna givits den fulla överblicken över bl a de ekonomiska konsekvenserna. Om Vägverket inte haft detta klart för sig när man redovisat underlagen till politikerna är detta naturligtvis allvarligt. Om verket haft bilden klar för sig men ändå valt att inte redovisa den, är detta möjligen ännu allvarligare.

3. Förstudien syftar inte till att skapa ett effektivt transportsystem

På sid 12 redovisar Vägverket den s k fyrstegsprincipen som ska ligga till grund för all infrastrukturplanering i Sverige. I sammanfattning innebär principen att man så långt möjligt bör undvika att lösa problem i trafiksystemet via nyinvesteringar eller större ombyggnader. Så långt möjligt bör den typ av problem Vägverket förutser på den aktuella vägsträckan hanteras med andra åtgärder.

De förväntade köproblemen Norrtull-Kista är, av annat utredningsmaterial att döma, relativt enkelt att lösa. Av de studier kring ett modifierat system för trängselavgifter som Naturskyddsföreningen lät Transek AB utföra 2003, och som behandlar scenarier för 2015, framgår att man med relativt måttliga trängselavgifter i princip helt kan eliminera alla allvarliga trängselproblem.² På sid 45 i förstudien noterar Vägverket att denna typ av åtgärder, t ex i kombination med den typ av förändringar av bl a skatter som den parlamentariska klimatberedningen enligt ställt sig bakom (höjda drivmedelsskatter, ändrade reseavdrag, ändrade regler för förmånsbilsbeskattning, skatteavdrag för kollektivtrafikkort, lokal kontroll av trängselavgifter m m) påtagligt skulle kunna förändra förutsättningar för projektet.

Trots detta väljer Vägverket att inte alls ens diskutera dessa möjligheter med argumentet att dessa åtgärder ”är generella för hela regionen och dessutom bör initieras av andra aktörer”. Någon reell bedömning av om det finns ett kapacitetsproblem eller inte har således inte genomförts.

Detta arbetssätt är alldeles uppenbart i konflikt med fyrstegsprincipen och innebär att Vägverkets arbete i detta fall inte strävar efter en rationell och effektiv lösning utan är ensidigt inriktad på att till mycket höga kostnader bygga ut vägen.

Innan Vägverket går vidare med projektet måste man självfallet analysera om man genom andra åtgärder kan undvika den föreslagna, mycket dyrbara och omfattande ombyggnaden. Den refererade Transek-studien visar att framkomlighetsproblemen helt kan elimineras enbart med ett något bättre trängselavgiftssystem.

4. E4-tunnel Karlberg-Kista

I förstudien diskuteras idén om en väg i tunnel från Karlberg till Kista. Föreningarna anser att detta är en mycket intressant lösning som skulle leda bort genomfartstrafiken från området

² http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/SNF_trafikopt_avg.pdf

kring Norrtull och längs Uppsalavägen. Detta skulle underlätta de angelägna restaureringsåtgärder längs Uppsalavägen som diskuteras i förstudien. I detta sammanhang borde man eventuellt även åter aktualisera att dra E18 i tunnel från Rinkeby till Kista istället för den lösning Vägverket strävar efter, dvs en utbyggnad av vägen tvärs över Igelbäckens dalgång mellan Rinkeby och Ärvinge.

Mårten Wallberg, ordförande
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Magnus Nilsson, ordförande
Föreningen Rädda Järvafältet