

Så tycker **Naturskyddsföreningen i Stockholms län** om länsstyrelsens förslag till länsplan för trafiken 1998-2007.

1998-01-15

Till länsstyrelsen i Stockholms län

Länsplan - plan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 1998-2007, Nationell plan för vägtransportsystemet 1998-2007, Stomnätsplan 1998-2007

Synpunkter från Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Allmänt

Föreningen har valt att yttra sig om de tre planerna i ett sammanhang. Några faktorer är väsentliga att understryka vid bedömningen av förslagen och våra kommentarer. En sådan är att Dennispaketet nu definitivt tycks ha skrotats. Detta får rimligen konsekvenser för ett antal väsentliga prioriteringsbeslut och borde ge skäl för en mera grundlig översyn av såväl länsplanen som de delar av den nationella vägplanen som berör Stockholms län.

I yttrandet lämnar vi först allmänna synpunkter på länsplanen. Därefter kommenteras i tur och ordning planernas vägprojekt, kollektivtrafikprojekten samt avslutningsvis förslagen om att ersätta Centralbron med en vägtunnel.

Länsplanen/allmänna synpunkter

1. Från miljösynpunkt visar länsplanen att trafikpolitiken är i allvarlig kris. De åtgärder som föreslås under rubriken "Miljöåtgärder" kan på sin höjd mildra symptom av en i grunden felaktig utveckling. Vi är inte alls på väg åt rätt håll, vilket också konstateras i förslaget. Detta allvarliga konstaterande borde ha föranlett en mera djuplodande analys kring vad som behöver göras, t ex betydelsen av statliga regleringar och miljöpotentialen hos olika styrmedel och åtgärder. Att det i planen inte redovisas realistiska scenarier där vi påtagligt närmar oss miljömålen är en mycket allvarlig brist som märkligt nog inte särskilt motiveras. En konsekvens är att miljöaspekterna i stort sett har negligerats i debatten kring planen. Istället har diskussionen dominerats av klagomål om att regionen generellt skulle få för lite pengar till väginvesteringar samt upptäckten att Tranebergsbron är i sämre skick än vad som antogs när planen sammanställdes.

2. I planen nämns mycket kortfattat på sid 40 möjligheten att utnyttja bilavgifter för att styra och dämpa trafiken. I samma stycke konstateras att "*Oavsett vilket avgiftsalternativ som väljs kan man konstatera att avgifterna kan förändra bilanvändningen i högre grad än någon annan enskild åtgärd.*" I själva verket är införande av bilavgifter sannolikt en förutsättning för att de angivna miljömålen ska kunna nås. Detta borde självfallet uttryckas klarare. Tyvärr utreds inte heller vad det konkret kommer att innebära för regionen - miljömässigt, ekonomiskt, trafikmässigt - när man nu tycks välja att avstå från bilavgifter som styrmedel. I de utredningar som gjorts identifieras en rad positiva konsekvenser - både miljömässiga men i minst lika hög grad samhällsekonomiska - av bilavgifter, men mycket få negativa. Bilavgifter skulle lösa trängselproblemen och minska behovet nya väginvesteringar (en mycket stor fördel från naturvårdssynpunkt men naturligtvis även ekonomiskt). En tidig version av Naturskyddsföreningens bilavgiftsförslag visade sig öka kapaciteten i busstrafiknätet med 10-15

procent på grund av minskad trängsel och höjda genomsnittsfarter för bussarna - utan några extrakostnader. Bilavgifter skulle sänka näringslivets transportkostnader och minska antalet trafikolyckor. Avgifter skulle ge intäkter för det allmänna som skulle möjliggöra skattesänkningar motsvarande t ex 2 kronor lägre kommunalskatt i Stockholms stad med de tillväxteffekter en sådan omläggning kan förväntas ge. När regionen avstår från att ta tillvara dessa möjligheter, vilket skett senast i samband med förhandlingarna om den nya trafikuppgörelsen och åter sker i länsplanen, innebär detta ett gigantiskt slöseri såväl ekonomiskt som miljömässigt. I länsplanen borde ingå ett uppdrag till t ex länsstyrelsen eller regionplane- och trafikkontoret att kvantifiera kostnaderna - miljömässigt, samhällsekonomiskt mm - av detta vägval.

3. I länsplanen upprepas de regionala klagomålen om en alltför liten tilldelning av statliga anslag. Naturskyddsföreningen kan i ett avseende instämma i kritiken, nämligen vad beträffar kollektivtrafiken. Minskade koldioxidutsläpp från vägtrafiken kan uppnås genom en generell höjning av koldioxidskatten på drivmedel. En sådan åtgärd skulle emellertid främst drabba glesbygdsboende som saknar realistiska alternativ till bilen. Ett annat - eller i varje fall viktigt kompletterande - sätt för staten att nå samma mål med mindre negativa bieffekter vore att omdisponera offentliga infrastrukturmedel så att man kan utveckla kapacitetsstarka, attraktiva kollektiva trafikmedel i storstadsområdena. Statliga medel bör således generellt föras över från vägsatsningar till kollektivtrafik i storstäderna. Detta vore ett naturligt led i en politik för att på ett kostnadseffektivt sätt minska koldioxidutsläppen och andra negativa effekter av vägtrafiken. En förstärkning av kollektivtrafiken skulle dessutom ge positiva bieffekter i form av ökad rörlighet för den majoritet av befolkningen som inte kan använda egen bil: barn, äldre, rörelsehindrade, körkortslösa, låginkomsttagare m fl.

4. Miljöeffekterna av regionens trafikapparat påverkas starkt av nationella beslut utanför planens ram. Således beräknas förmånsbilssystemet innebära att vägtrafikarbetet i länet är ca 3 procent högre generellt än om all privatbilism hade haft samma priskänslighet. Detta orsakar en rad kostnader - ökad trängsel, ökat vägslitage, ökade utsläpp och fler olyckor - som regionen tvingas betala. De försämrade reseavdragen för kollektivtrafikanter som riksdagen nyligen beslutat är en annan sådan åtgärd som försvårar och driver upp kostnaderna för att nå målet om ett säkert, effektivt och miljöanpassat trafiksystem i regionen. Ett viktigt led i arbetet att minska kostnaderna och öka effektiviteten i länets trafiksystem är därmed att driva igenom justeringar av skattesystemet. Detta borde belysas i planen.

Vägprojekt/länsplanen

5. Förslaget till länsplan innebär mindre satsningar på miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder och mera på vägutbyggnader än vad Vägverket, region Stockholm, föreslog i sitt underlag till länsstyrelsen. Att länsstyrelsen valt att förorda en större satsning på vägutbyggnader i länsplanen än den ansvariga sektorsmyndigheten är anmärkningsvärt och borde särskilt motiveras i planen.

6. Inom ramen för de anslag regionen kan räkna med finns det uppenbarligen i stort sett inte plats för annat än underhåll. Det tyder på att länets vägnätet håller på att bli alltför omfattande.

7. Enligt bilagan till länsplanen utgår Vägverket i sin planering från att man inte ska bygga ut väg 73 Älgviken-Fors i nytt läge utan att avsikten är att rusta upp vägen nuvarande läge. Det är bra, och anknyter väl till regeringens uttalande i infrastrukturpropositionen om att man i princip vid all planering av infrastruktur ska utgå från befintliga lägen.

8. Satsningen på infarten i Nynäshamn bör bantas. Hamnverksamheten i Nynäshamn bör inriktas på lokala behov medan de transporter som har anknytning till andra delar av landet bör kanaliseras till andra och från övergripande transport- och miljösynpunkter bättre lägen, t ex Oxelösund och Södertälje. Om hamnen byggs ut och trafiken växer - i linje med planer som finns för t ex den nya hamnen i Norvik - kommer kraven om ny väg över Mörkö att växa. Det är av allt att döma i detta

perspektiv den föreslagna satsningen på infarten i Nynäshamn förordas. Det är viktigt att de sammantagna och långsiktiga konsekvenserna av den föreslagna satsningen tydliggörs.

Vägprojekt/nationella vägplanen

9. Med anledning av att Dennispaketet havererat, Inespaketet blivit överspelat och regeringen i den nya trafikuppgörelsen plötsligt lovat ge regionen 8 miljarder kr extra till vägbyggen finns det skäl att generellt se över planens innehåll vad beträffar Stockholm. Det satsningar regionen framför allt behöver är inte nya vägar utan bilavgifter och kollektivtrafiksatsningar.

10. När E18 Hjulsta-Ulriksdal byggs om bör den förläggas i tunnel förbi Hjulsta-Rinkeby. I samband med den sk utvidgade miljöprövning som genomfördes i samarbete mellan Stockholms stad, Vägverket och representanter för miljöorganisationer visades att den tunnellostning Stockholms stad förespråkar innebär mycket stora fördelar från miljösynpunkt. Föreningens bedömning är att den högre kostnad om ca 1 miljard som tunnelalternativet, enligt Vägverket, innebär, är väl motiverad med tanke på miljövinster. Den kostnadsuppskattning som redovisas i planen gäller dock det presenterade yalternativet. Den angivna kostnaden är dock överskattad bl a genom att förslaget innehåller en stor och rimligen mycket kostsam påfartsanläggning vid Hjulsta som endast är motiverad om man även bygger vägdragningen Hjulsta-Häggvik. Sistnämnda projekt bör dock inte komma till stånd (se nästa punkt) varför den kostnad som anges bör revideras nedåt. Likaså kan det ifrågasättas om den planerade särskilda avfarten vid Tensta behövs om tunnelalternativet väljs.

11. Yttre Tvärleden Hjulsta-Häggvik bör inte komma till stånd. Projektet innebär mycket omfattande skador på den svagaste delen av Järvakilen. Som visades i den tidigare refererade miljöprövningen är de trafikmässiga motiven för projektet utomordentligt svaga, förutsatt att man först rustat upp E18 och med rimliga antaganden om trafikutvecklingen. Projektets svaga lönsamhet avspeglas i att Vägverket i sin plan inte anför ekonomin utan det sk flödeskriteriet som motiv för vägen. Någon nettonuvärdekvot redovisas inte ens i verkets sk skuggplan, men valet av kriterium gör det rimligt att anta att lönsamheten är så låg att projektet inte går att motivera från samhällsekonomisk synpunkt. Utöver skadorna på natur- och kulturvärdena är vägen således av allt att döma skadlig även från samhällsekonomisk synpunkt. Den bästa trafiklösningen får man - som visades i miljöprövningen - genom att först rusta upp E18 och sedan stänga av nuvarande Akallavägen för annat än kollektivtrafik. Denna lösning innebär radikala förbättringar för de idag starkt bullerstörda bostäderna i Akalla och dämpar även störningarna på Järvafältet avsevärt. Mot bakgrund av miljöprövningens slutsatser är det förvånande att Vägverket återkommer med projektet.

12. Norra Länken saknar idag finansiering. Det är därför svårt att se några motiv för att ge anslag till den föreslagna uppfarten från den sk Frescatitunneln. Därmed bortfaller, såvitt vi kan förstå, huvuddelen av den kostnad på 285 milj kr som tagits upp för sträckan E18 Frescati-Bergshamra. Ett ytterligare motiv för att stryka anslaget är att detaljplanen för Frescatitunneln sannolikt kommer att underkännas när regeringsrätten inom kort tar ställning till den rättsprövning av regeringens beslut beträffande planen som berörda sakägare begärt.

Kollektivtrafik/Länsplanen

13. Kollektivtrafiksatsningarna är svåra att bedöma och kommentera eftersom huvuddelen av satsningarna på detta område ligger inom SL:s egen verksamhet samt Stomnätsplanen. Vi avstår därför från att lämna detaljerade synpunkter på de förslag som finns i länsplanen. Vi vill dock understryka vikten av att utbyggnaden av snabbspårvägen fullföljs så att man får miljömässig nytta för dessa pengar. Hopkopplingen med Saltsjöbanan och dragningen förbi Hammarby Sjöstad är angelägna. Andra viktiga projekt som snarast bör vidareutredas är Botkyrkabanan från Älvsjö till Norsborg, Albanobanan till Universitetet samt tunnelbanans förlängning från Hagsätra till Älvsjö.

Kollektivtrafik/Stomnätsplanen

15. Det nya avtalet om Stockholmstrafiken kan tolkas som att man från de undertecknande parterna i stället för ett tredje spår i ytläge vill öppna för att genomföra det betydligt större och dyrare projekt med en lång, dubbelspårig pendeltågstunnel från Södra station via Sergels torg och Odenplan till Karlberg som förespråkades i en tidig version av regeringens infrastrukturproposition. Mot bakgrund av de mycket stora trafikmässiga vinsterna med en sådan lösning är det motiverat att detta alternativ utreds ytterligare.

Centraltunneln

16. Från stadsmiljösynpunkt är det angeläget att Centralbron rivs. Centralbron innebär att mycket allvarligt intrång. De kostnader det innebär att åtgärda de skador på stadsbilden som Centralbron innebär, bör betraktas som en miljöskuld som sektorn, dvs biltrafiken, har skyldighet att ekonomiskt återgälda till det övriga samhället. Om bron ersätts av en vägtunnel bör detta projekt därför finansieras med pengar från biltrafiken, t ex bilavgifter. Denna syn på ansvarsfrågan gäller inom andra samhällssektorer. Således har t ex oljebolagen frivilligt åtagit sig att betala saneringen av gamla bensinstationstomter.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Magnus Nilsson, ordförande och Mathias Edstedt, sammankallande i trafikgruppen

För kännedom:

Vägverket

Banverket

Kommunikationsdepartementet

Regionplane- och trafiknämnden

[Till förstasidan](#) [Till trafikgruppen](#)