



2017-11-28

**Naturskyddsföreningen i Stockholms läns (föreningen) yttrande över förslag till
Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018–2029
dnr 14146-2017**

Allmänt

Den kanske största utmaningen som Stockholms län står inför är att utforma ett transportsystem som är miljömässigt hållbart. Som nämns i inledningen av den samlade konsekvensbedömningen till länsplanen står transportsektorn för det största bidraget till länets miljöproblem när det gäller utsläpp av koldioxid- och kväveutsläppen samt en betydande andel av kolväten, partiklar och svaveloxid som påverkar hälsa och miljö. Det är vägtrafiken som står för den allra största miljöpåverkan och ska miljömålen kunna uppnås är det nödvändigt med en minskning av vägtrafiken.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFSS, som landstinget beslutade om 2010 är målet att koldioxidutsläppen från vägtrafiken ska minska med 30 % fram till år 2030 (30/30-målet). Målet har sin bakgrund i en bred politisk överenskommelse från 2007. Detta mål finns även med i Länsstyrelsens *Klimat- och energistrategi för Stockholms län*. Målet nämns inte i länsplanen vilket vi ser som anmärkningsvärt.

Föreningens uppfattning är att miljö- och klimatmålen måste vara det som styr utvecklingen i Stockholms län och vilka infrastruktuursatsningar man gör. Enligt länsplanen fördelar sig resurserna för de olika trafikslagen så att 50 % går till kollektivtrafik, 21 % till biltrafik, 8 % till cykel och 21 % till ej namngivna brister samt åtgärdsområden 2026–2029. Om den sista posten tas bort blir fördelningen 63 % till kollektivtrafik, 26 % till biltrafik och 11 % till cykel. Vidare sägs enligt länsplanen att om cykelåtgärderna bryts ut från de namngivna investeringsobjekten och summeras med de regionala cykelstråken går 23 % av satsningarna till cykelåtgärder.

Det är givetvis bra att mer resurser satsas på kollektivtrafik och cykel än på biltrafik men investeringsbehoven är också väldigt stora för dessa områden. Föreningen anser att det behövs ytterligare investeringar i kollektivtrafik och cykel och att resurser ska omfördelas dit från satsningar på biltrafik.



Naturskyddsföreningen Stockholms län

Konsekvenser

Länsplanen har ett knapphändigt avsnitt om konsekvenserna av länsplanens genomförande.

Det finns dock en samlad konsekvensbedömning framtagen av Trivector som är mycket intressant och vars slutsatser tydligare borde lyftas in i länsplanen. Vi delar i stor utsträckning de slutsatser som framkommer i rapporten.

Vi vill framhålla att, precis som sägs i konsekvensbedömningen, även den Nationella planens objekt i Stockholms län borde ingå beräkningen av miljökonsekvenserna så att man får en samlad bild av infrastrukturplaneringens effekter.

Det framgår tydligt av konsekvensbedömningen att satsningar på vägtrafik är det som ger negativa effekter på miljön, detta syns i tabell 5 i länsplanen och utvecklas i konsekvensbedömningen. Som så ofta när olika miljökonsekvensbedömningar görs finns det ett glapp mellan själva planen och konsekvensbedömningen. Konsekvensbedömningen borde få påverka planeringen och bli mer styrande i vilka åtgärder som sedan föreslås. Även om satsningar på kollektivtrafik och cykel totalt är större än satsningarna på biltrafik kommer fortfarande utsläppen av bl.a. koldioxid och annan negativ miljöpåverkan från biltrafiken att vara alltför stor.

Vi vill lyfta upp ett avsnitt från konsekvensbedömningen:

”Effekterna av länsplanen kommer helt att bero av vilka av de studerade åtgärderna som slutligen kommer att ingå i planen. Väljer man att satsa mer på åtgärder som gynnar gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik kommer planen att bidra till en mer transportsnål och energieffektiv tillgänglighet. Detta i sin tur minskar klimatpåverkan och kan ge bättre hälsa i form av ökad fysisk aktivitet. Utifrån ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv är dessa åtgärder generellt positiva då de ökar möjligheten för barn och unga att förflytta sig på egen hand. Det förbättrar också tillgängligheten för en större grupp människor då gång-, cykel- och kollektivtrafiksystem är öppna för en större del av befolkningen än vad biltrafiksystemet är. För nå en hög tillgänglighet geografiskt och demografiskt är det viktigt att arbeta med både infrastruktur och användarvänlighet.

Väljer man att prioritera åtgärder för ökad framkomlighet för biltrafik kommer utvecklingen att gå i motsatt riktning för dessa mål. En fjärdedel av befolkningen i länet har inte ens tillgång till bil.”

För att kunna ha en rimlig möjlighet att klara miljömålen behövs en tydligare styrning av infrastrukturplaneringen där så gott som alla resurser sätts in för kollektivtrafik, cykel och fotgängare. Alla kapacitetshöjande åtgärder i vägnätet riskerar att bidra till ökad biltrafik genom s.k. inducerad trafikökning. Om det går lättare och snabbare att ta bilen ökar bilens attraktivitet gentemot andra färdssätt. Vi kan inte längre satsa på både kollektivtrafik och biltrafik och samtidigt tro att vi klarar miljömålen. De positiva effekter som

Naturskyddsföreningen i Stockholms län
stockholms-lan.naturskyddsforeningen.se

Kansli

Besöksadress: Norrtullsgatan 12 N
Postadress: Box 6361, 102 35 Stockholm

Telefon & e-post

Tel: 08-644 52 70
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Bankgiro & org.nr

5650-1844
802016 – 3138



Naturskyddsföreningen Stockholms län

kollektivtrafiksatsningarna ger äts upp av att flera projekt gynnar biltrafiken. Vi måste här också nämna den påbörjade Förbifart Stockholm som kommer att innebära en stor trafikökning när den är färdigställd. Även Östlig förbindelse skulle ge en sådan effekt och vår uppfattning är att all planering för Östlig förbindelse bör avbrytas, likadant bör bygget av Förbifart Stockholm avbrytas med hänvisning till klimatmålen, Parisavtalet m.m. Även planeringen för Södertörnsleden bör avbrytas.

Trängselskattefinansierade åtgärder

Föreningen har under flera år arbetat med att få till stånd trängselavgifter i Stockholm. Syftet med trängselavgifterna är att minska trafiken på vägarna. Vår tanke med trängselskatten var att alla pengar skulle gå till kollektivtrafik. Nu går däremot alla intäkter från trängselskatten till vägprojekt där Förbifart Stockholm tar den största delen. Enligt konsekvensbedömningen leder de vägprojekt som finansieras av trängselskatten till en negativ påverkan på miljö- och hälsomålen. Åtgärderna syftar till att öka vägkapaciteten vilket gör att bilen gynnas vilket motverkar hela syftet med trängselskatten. Det tycker vi är allvarligt och går i helt fel riktning i samhällsplaneringen.

Mildra de negativa effekterna av länsplanen

Vi menar att de flesta av vägsatsningarna som ingår i länsplanen och den nationella planen bör utgå ur planeringen. Istället ska resurserna satsas på gång, cykel och kollektivtrafik. Om länsplanen och nationella planen genomförs i nuvarande form finns det ändå en del åtgärder som kan göras för att mildra de negativa effekterna. Detta tas upp i den samlade konsekvensbedömningen där beteendeförändring och sänkning av hastighetsgränserna nämns som åtgärder för att minska den negativa miljöpåverkan av länsplanen. Vi instämmer i att det är två viktiga åtgärder som man bör arbeta med. S.k. mobility management-åtgärder bör också ingå i länsplanen.

Planera efter mål och inte efter prognoser

Föreningen anser att planeringen borde styras av mål för Stockholmsregionen, inte av prognoser. Vi har klimatmål, hälsomål, klimatlag, en medvetenhet om att vi måste spara på naturresurserna, att bilen tar för mycket mark i anspråk för vägar och parkeringar och att vi ska vara fossilfria till år 2040. Alla mål bygger på att biltrafiken måste minska. Då behövs inte Östlig förbindelse, Förbifart Stockholm eller Tvärförbindelse Södertörn.

Färre bilar skulle innebära att nyttotrafiken och de som måste använda bilen kommer fram snabbare och smidigare. Trafikverket har i en studie räknat ut att vi inte behöver bygga flera vägar för att klara trafiksituationen utan bilarna måste bli färre. Forskning visar att fler motorvägar genererar fler som tar bilen.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län
stockholms-lan.naturskyddsforeningen.se

Kansli
Besöksadress: Norrtullsgatan 12 N
Postadress: Box 6361, 102 35 Stockholm

Telefon & e-post
Tel: 08-644 52 70
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Bankgiro & org.nr
5650-1844
802016 – 3138



Naturskyddsföreningen Stockholms län

Nedan följer föreningens synpunkter kring tre objekt i Stockholms län som inte ingår i länsplanen men som är av avgörande betydelse för utvecklingen i Stockholms län.

Östlig förbindelse

Ca 22 miljarder är mycket pengar. Rimligen blir slutnotan ännu dyrare när även räntekostnaderna räknas in. Samhället skulle kunna göra väldigt mycket mer för 20-40 miljarder.

Istället bör resurserna läggas på järnväg, kollektivtrafik och cykel, vilket skulle komma fler till godo. Det skulle även ligga i linje med olika miljö- och hälsomål och målet om ett fossilfritt samhälle. Satsningarna på cykeln är mycket billigare i jämförelse. Satsar man på cykling bidrar man med att stärka folkhälsan medan bilen ofta leder till sämre folkhälsa.

Den stora paradoxen vad gäller Östlig förbindelse är att trafiken måste öka för att motorvägen ska bli lönsam samtidigt som alla mål; klimatmål, hälsomål, målet god bebyggd miljö och ren luft m fl samt klimatlagen pekar mot att vi inte ska öka bilanvändningen.

Utbyggd vägkapacitet leder till att fler tar bilen, vilket gör att det totalt sätt blir flera bilar i trafiksystemet, den s k inducerade effekten. I och med att många har sin arbetsplats i centrala Stockholm samt att det i övrigt finns många målpunkter i centrala Stockholm blir det också målet för bilfärden. Följden blir att trafiken ökar även i Stockholms innerstad, något som man säger sig vilja motverka med projektet men de ska inte förbi Stockholm utan in i stan och skapar på så sätt köer.

Tvärförbindelse Södertörn

Mycket av vår argumentation mot Östlig förbindelse kan också appliceras på Tvärförbindelse Södertörn. Fler motorvägar borde inte byggas med tanke på klimatmål och att vi i framtiden ska sträva efter ett fossilfritt samhälle. Detta är ytterligare en satsning som går emot de målen.

Mer utbyggnad av vägkapaciteten ger ökad konkurrensfördel till bilen kontra kollektivtrafiken. Det motverkar utvecklingen mot ett hållbart samhälle.

Precis vad som gäller med Östlig förbindelse, leder utbyggd vägkapacitet till att ny trafik genereras, både på den aktuella vägsträckningen men också på anslutande vägnät. Kapacitetsproblemen och trängseln kommer att öka i hela regionen och driva fram krav på kapacitetsökning även på andra håll. Föreningen har svårt att se att denna utveckling är förenlig med Trafikverkets långsiktiga vision för transportsystemet.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län
stockholms-lan.naturskyddsforeningen.se

Kansli
Besöksadress: Norrtullsgatan 12 N
Postadress: Box 6361, 102 35 Stockholm

Telefon & e-post
Tel: 08-644 52 70
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Bankgiro & org.nr
5650-1844
802016 – 3138



Naturskyddsföreningen Stockholms län

Horstensleden

Horsstensleden har tidigare stoppats och detta av goda skäl. Den skulle innebära att ett idag orört område i Stockholms skärgård förstörs. Området är också av riksintresse för friluftslivet och naturvård.

Att skapa en möjlighet att öka antalet kryssningsfartyg som väljer Stockholm som sin start- eller slutpunkt för kryssningen kan aldrig motivera ett så stort ingrepp som sprängningarna för inrättandet av en ny Horsstensled skulle innebära. I stället för att spränga och öppna nya leder i skärgården bör fartygen och fartygstrafiken anpassas till skärgården och inte tvärt om.

Beatrice Sundberg
Ordförande

Naturskyddsföreningen i Stockholms län
stockholms-lan.naturskyddsforeningen.se

Kansli
Besöksadress: Norrtullsgatan 12 N
Postadress: Box 6361, 102 35 Stockholm

Telefon & e-post
Tel: 08-644 52 70
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Bankgiro & org.nr
5650-1844
802016 – 3138