

2021-04-01

Ärendemottagningen,
Box 810,
781 28 Borlänge
investeringsprojekt@trafikverket.se

Yttrande över Vägplan, Samrådsunderlag, Program E18 trafikplats Jakobsberg – trafikplats Hjulsta inklusive kapacitetsförstärkningar till följd av E4 Förbifart Stockholm, TRV 2020/125933.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län (nedan föreningen) har tagit del av samrådshandlingen. Föreningen avstyrker vägplanen och motiverar detta i följande yttrande.

Föreningen lämnade nyligen in ett yttrande över projekt E4 Häggvik-Rotebro, TRV 2019/81539 och detta yttrande är i stora drag gemensamt med det yttrandet då konsekvenser och problemställningar är lika för båda vägplanerna.

Föreningen anser att vägplanen genomsyras av en häpnadsväckande brist på klimat- och miljöanalys. Den klimatpåverkan som kommer av den ökade trafiken beskrivs inte i samrådshandlingen. Hur detta är möjligt år 2021 är obegripligt. Trafikverkets tondövhets inför klimatproblemen har nog inte varit tydligare. Planeringen strider mot klimatlagen och klimat- och miljö kvalitetsmålen.

Trafikplaneringen i Stockholmsregionen behöver ett omtag

Vägplanen syftar till att bredda befintlig körbana från 6 till 8 filer samt nya av- och påfartsramper och ny utformning av trafikplats Barkarby med av- och påfartsramper.

Detta eftersom en kapacitetsbrist befaras när Förbifart Stockholm öppnas. Detta visar på det helt orimliga i den rådande trafikplaneringen i Stockholmsregionen. Föreningen tillsammans med övriga miljöorganisationer, Naturvårdsverket m.fl har under lång tid kritiserat trafikplaneringen för att vara i direkt strid mot klimat- och miljömålen. Vi vill framhålla Naturvårdsverkets yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför kommande statlig transportinfrastrukturplanering. Bland annat skriver man:

”Trafikverkets basprognos är inte lämplig som grund för transportinfrastrukturplaneringen eftersom den baseras på en kraftig ökning av vägtrafikarbete vilket motverkar miljö kvalitetsmålen.”

Byggandet av Förbifart Stockholm i sig är en investering som starkt strider mot klimat- och miljömålen och borde aldrig genomföras. Den aktuella vägplanen är en följd av samma planeringstänkande, där en eventuell trängsel ska lösas med högre kapacitet på anslutande vägar, vilket i sig genererar mer trafik. För att uppnå klimatmålen krävs andra lösningar än satsning på biltrafik.

Trafikplaneringen för Stockholmsregionen behöver ett rejält omtag. All planering av nya motorvägar och breddningar av befintliga motorvägar bör avbrytas. Även bygget av Förbifart Stockholm bör avbrytas.

Sammanfattning av synpunkter

- Projektet borde avbrytas
- Projektmålen är i strid med de transportpolitiska målen
- Vägplanen strider mot flera miljö kvalitetsmål och klimatmålen samt klimatlagen.
- Vägplanen beskriver inte den viktigaste klimatpåverkan från projektet, den trafikökning som projektet syftar till.
- Vägplanen medför negativa konsekvenser för alla landskapsvärden i omgivningen, för kulturmiljö, naturvärden och spridningsvägar, rekreation, landskaps- och stadsbild.
- Vägplanen ger ökade bullernivåer och ökade luftföroreningar i områden som redan idag är hårt drabbade.

Åtgärdsvalsstudien inaktuell

Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) som ligger till grund för planen är inaktuell och har stora brister.

- Den har tagits fram tillsammans med parterna Järfälla kommun, Stockholms stad, Trafikförvaltningen, Region Stockholm och Trafikverket. Det saknas i arbetet med ÅVS-en en part som representerar det allmänna övergripande intresse som handlar om naturresurser och klimat. En sådan part skulle kunna vara Naturvårdsverket.
- ÅVS-en refererar till de mål avseende klimat och miljö som finns nationellt, regionalt och i kommunerna men klimatet finns inte med bland hänsynsmålen för projektet.
- Utredningarna och förutsättningarna som ÅVS-en bygger på är inaktuella med tanke på att klimatsituationen har förvärrats. Bland de nationella klimatmålen som refereras till i ÅVS-en är målet att utsläpp av klimatgaser ska minska med 40% mellan 1990 och 2020. Så har inte skett. Sveriges klimatpåverkande utsläpp har minskat med 29 procent sedan år 1990. (källa NVV). Detta är en indikator på att de grundförutsättningar som ÅVS-en bygger på är inaktuella och att åtgärder för att minska utsläpp måste skärpas.
- Underlaget för den ekonomiska kalkylen redovisas inte, men det hänvisas till förenklad samlad effektbedömning. Med denna metod kalkylerats generellt vissa faktorer för lågt: naturvärden, klimatkostnader, kollektivtrafikanternas tidskostnader (som värderas lägre än biltrafikanternas) och kalkylerna grundas på trafikprognoser som är oförenliga med klimatmålen.

-Trafikprognosen från 2013 bedöms inte längre gälla, men de nya trafikprognoserna redovisas inte. Ökade mängder biltrafik är oförenligt med klimatmålen och trafikprognoserna bör göras om.

- Mobility management-åtgärder har inte utretts, delvis p.g.a. de redan planeras i kommunerna, men också för att en åtgärd som ökade trängselavgifter bedöms vara politiskt osäker. Man har

däremot inte räknat med politiska osäkerheter när det gäller trafikmängderna, trots att en ökad klimatmedvetenhet bör medföra politiska krav på detta.

Kapacitetsbrist i vägnätet ska inte åtgärdas – inducerad trafikökning

Vägplanen saknar helt analys av projektets påverkan på inducerad trafikökning. Trafikforskning visar tydligt att om kapaciteten på vägnätet byggs ut ökar trafiken.

I Trafikverkets rapport *”Trängselskatt med Östlig förbindelse, Underlag till Sverigeförhandlingen, Version 23 september 2015”*, står att:

”Befolkningen i Stockholms län har vuxit snabbt de senaste åren och förväntas fortsätta öka i en hög takt. Trots befolkningstillväxten bedöms biltrafiken i Stockholm ha varit oförändrad de senaste åren.” Vidare att ”Varför trafiken inte har ökat är inte klarlagt. Sannolikt finns det flera olika underliggande trender och olika förklaringar i skilda delar av landet. I Stockholmsregionen spelar sannolikt den bristande kapaciteten i trafikinätet en stor roll.”

Här framgår det tydligt att kapacitetsbristen i vägnätet motverkar att trafiken ökar. När kapacitetsbristen ”åtgärdas” med utökade körbanor kan trafiken öka i enlighet med prognoserna. Prognoserna blir en självuppfyllande profetia. En planering i samklang med klimatlagen och miljömålen kan inte ha som mål att öka kapaciteten i vägnätet.

Projektets mål om förbättrad framkomlighet motverkas av kapacitetsökningen i vägnätet eftersom den ger en inducerad trafikökning. Forskningen visar att det efter viss tid kommer att fyllas på med nyskapad personbilstrafik vilket gör att köer och trängsel på vägnätet uppstår igen. Att öka kapaciteten på vägnätet fungerar inte som metod att få trafiken att flyta bättre. Framkomligheten underlättas istället genom att satsa på kollektivtrafik, transporteffektiv samhällsplanering och olika styrmedel för att minska trafiken. Då kan man underlätta för den trafik som verkligen behövs.

Målformuleringar inte i linje med de övergripande transportpolitiska målen

Under 2.3 Ändamål och projektmål står att ändamålet är att förbättra kapaciteten och

”Däri genom uppnås förbättrad framkomlighet och tillgänglighet, förkortade restider och förbättrad trafiksäkerhet för person- och godstransporter samt kollektivtrafik.”

Trafikverket tycks inte kunna se att den ökade vägtrafiken i själva verket är det som försämrar tillgängligheten och restiderna. Köer och trängsel i vägnätet kan inte byggas bort med ökad kapacitet.

Vidare framgår att

”Ändamålet är vidare att bibehålla eller om möjligt förbättra förhållandena för människors hälsa och miljön inom området samtidigt som hänsyn till klimatpåverkan tas.”

När det gäller människors hälsa och miljön räcker det, enligt målformuleringen, med att bara bibehålla nuvarande läge och om möjligt förbättra det. Det är enligt föreningen en alltför defensiv målbild. När vi vet att läget idag är alldeles för dåligt gällande buller och luftföroreningar och att E18 idag är en stor barriär både för djur- och växter samt människor. Målet borde rimligen vara att situationen förbättras jämfört med nuläget. Även här gäller att den trafikökning man bygger för motverkar samtliga mål om hälsa och miljö.

Funktionsmålen är följande:

- God framkomlighet och tillgänglighet för vägtrafiken
- God tillgänglighet för kollektivtrafiken
- God tillgänglighet för gång- och cykeltrafiken
- God samverkan mellan transportsystem och bebyggelse

Dessa mål kan nås på andra sätt än breddning av vägen. Som vi skrev ovan gynnas samtliga mål av en minskning av trafikmängderna. God tillgänglighet för gång- och cykeltrafiken löses lämpligen med byggandet av gång- och cykelvägar istället för breddning av en motorväg. Istället innebär breddningen av E18 att de gång- och cykelpassager som idag finns under vägen kommer att förlängas vilket inte kan sägas öka tillgängligheten för gång- och cykeltrafiken.

Samverkan med bebyggelsen gynnas inte heller av en åtgärd som ökar buller, barriäreffekter och minskar marktillgången.

Tittar man närmare på målen är det tydligt att biltrafiken gynnas. Under *beskrivning/indikatorer* framgår att för vägtrafiken gäller *minskad restid* medan för kollektivtrafiken räcker det med *bibehållen eller minskad restid* och för och gång- och cykeltrafiken *bibehållen och om möjligt förbättrad tillgänglighet*.

Hänsynsmålen är:

- *God utformning avseende klimatpåverkan.*
- *God anpassning till stads- och landskapsbild och god arkitektur*
- *Bevarade kulturmiljöer Intrång i kulturmiljöer och fornlämnningar ska minimeras*
- *Bevarade naturmiljöer och spridningsvägar för växt- och djurliv.*
- *God tillgänglighet till rekreation- och friluftsområden*
- *God vatten- och markmiljö*
- *God miljö med avseende på bullerstörningar och luftföroreningar*
- *Säker trafik*
- *Trygga gång- och cykelpassager*

För dessa mål anges att planen ska bibehålla eller minimera påverkan på kvaliteterna. I inget fall uppnås dessa mål. Undantaget skulle kunna vara säker trafik, men för detta mål finns andra åtgärder som faktiskt fungerar tillsammans med klimatmålen, såsom sänkt hastighet eller mindre trafik. För befintliga spridningsvägar för växt- och djurliv är målet att de ska bibehållas och *om möjligt förbättras (!)*. Det torde vara helt omöjligt att förbättra spridningsvägar genom att bygga extra körfält och extra ramper.

Det är tydligt att Trafikverket prioriterar framkomlighet för vägtrafiken före alla andra mål. Detta är i strid mot hur de transportpolitiska målen ska beaktas. I Trafikverkets rapport *Kunskapsunderlag om energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan, 2020:084*, sägs:

Funktionsmålet och hänsynsmålet är jämbördiga. Det slogs fast redan i den transportpolitiska målpropositionen som kom 2009. I samma proposition finns också skrivningen: "För att uppfylla transportpolitiken övergripande mål måste tillgängligheten på sikt utvecklas inom ramen för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor och på ett sätt som bidrar till att miljö kvalitetsmålen nås och till ökad hälsa".

Tillgängligheten ska alltså inte förbättras på bekostnad av miljö och hälsa. Men det är just det som Trafikverket planerar för, öka kapaciteten för vägtrafiken vilket leder till ökning av buller och luftföroreningar m.m. Det är till och med så att tillgängligheten ska utvecklas på ett sätt som bidrar till miljö kvalitetsmålen och till ökad hälsa. Detta projekt kan inte med bästa vilja i världen beskrivas som att det bidrar till att uppnå miljö kvalitetsmålen.

I ovan nämnda rapport *Kunskapsunderlag om energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan, 2020:084*, framkommer också följande:

Ett förtydligande finns också i utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2020. Där står: "Ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter

nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.”

Även om varje enskild åtgärd inte i sig måste bidra till att uppnå klimatmålet ska den samlade utvecklingen inom transportsystemet leda till att klimatmålet nås. Det är tydligt, enligt Trafikverket självt, att den samlade utvecklingen inte går i rätt riktning. Med de beslut som fattats hittills bedöms utsläppen av växthusgaser minska med cirka 40 procent mellan 2010 och 2030 enligt Trafikverket. Det motsvarar ca 2 procent per år och takten behöver öka till åtta procent för att nå målet 2030. Det är i det perspektivet inte rimligt att klimatpåverkan från den ökade trafik som projektet syftar till inte över huvud taget behandlas i samrådshandlingen.

Vi vill understryka det som sägs i ovan nämnda proposition att funktionsmålet behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Det är givetvis så det borde vara men det vi ser i de planerade projekten (Tvärförbindelse Södertörn, andra kapacitetsförstärkningar m.m.) är precis tvärtom. Tillgängligheten för vägtrafiken går före allt annat. Denna planering måste upphöra.

Vi vill också lyfta fram vad som sägs i Trafikverkets rapport *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen, TRV 2016:043*:

”Tillgängligheten kan bibehållas genom satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Eftersom fler får tillgång till dessa transportmedel är det troligt att tillgängligheten till och med ökar”

Föreningen instämmer helt i det resonemanget och saknar en seriös diskussion om vad som menas med tillgänglighet och för vilka grupper i samhället som gynnas av tillgänglighet med bil jämfört med kollektivtrafik samt gång- och cykel. Denna insikt att tillgängligheten troligen ökar genom satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik saknas i samrådshandlingen.

Alla landskapsvärden påverkas negativt

Vi kommenterar inte mer i detalj påverkan på natur- och kulturmiljövärden utan konstaterar bara att planen innebär försämringar för alla landskapsvärden genom intrång i värdefulla miljöer, visuella störningar, ökat buller och ökade luftföroreningar.

Barriärverkan ökar

Barriärverkan av nuvarande väg- och spårområde är något som måste åtgärdas för såväl människor som djur- och växter.

Enligt samrådshandlingen ökar inte barriäreffekten. Under avsnitt 5.2.4 Befolkning och boendemiljö står *”När planerade åtgärder är klara kommer E18 att fortsätta utgöra en barriär, men de negativa effekterna bedöms inte öka förutsatt att antalet passager över eller under E18 längs sträckan är oförändrat.”*

Återigen har Trafikverket en alldeles för defensiv hållning där man anser att det räcker att inte förvärra den redan dåliga situationen.

Resonemanget går dessutom inte ihop med vad som står i stycket ovanför citatet ovan: *”Vägens utbyggnad möjliggör indirekt för stadsutveckling av närområdet vilket leder till att det kommer att bli fler människor som använder bil-, gång-, och cykelvägarna som korsar E18. Befolkningsökningen ger ett ökat behov av att minimera barriärverkan och att människor som ska korsa vägen kan göra det på ett trafiksäkert sätt”*

Här säger man att antalet passager faktiskt kommer att öka vilket gör att det över huvud taget inte är relevant att bedöma situationen med ett oförändrat antal passager.

Att vägen möjliggör utbyggnad av stadsutveckling är också ett felaktigt påstående. Motorvägar möjliggör inte stadsutveckling, tvärtom motverkar motorvägsutbyggnader och ökad bilism stadsutveckling vilket visas av att barriäreffekten ökar av detta projekt.

Under avsnitt 5.2.7 Naturmiljö står att *”Planerade åtgärder bedöms kunna innebära en liten ökning av barriäreffekter i området.”* Vi instämmer i resonemanget att projektet medför negativa kumulativa effekter för naturmiljöer, arter och spridningsvägar tillsammans med andra projekt i området.

I avsnitt 5.2.5 Landskapet och staden konstateras att landskapet i området är hårt exploaterat men att: *”Det är dock särskilt viktigt att värna om att bevara de naturliga värden som finns kvar och att skapa nya värdebärare i denna typ av miljö, inte minst för att den kommer att upplevas av många människor.”* Det är ett viktigt resonemang som vi instämmer helt i men som projektet kraftfullt motverkar. Vad som behövs är en stor satsning på åtgärder som motverkar barriäreffekterna av E18/Mälarbanan idag med bl.a. ekodukter och överdäckningar. Att fortsätta satsa på massbilism i Stockholmsområdet blir då helt orimligt.

Projektets hela klimatpåverkan behandlas inte i samrådshandlingen

De gånger klimatfrågan nämns i samrådshandlingen handlar det om klimatpåverkan vid byggande, drift och underhåll av vägen. Den största utläppskällan från projektet, själva trafikökningen och därmed ökade utsläpp av koldioxid, beskrivs inte. Därmed beskrivs inte projektets påverkan på klimatet och samrådshandlingen bör därför underkännas som beslutsunderlag

Det är märkligt att Trafikverket kan presentera en samrådshandling som inte behandlar det som ofta beskrivs som vår tids ödesfråga. Vi vill lyfta fram vad Trafikverket säger på sin hemsida om klimatet:

”Trafikverkets prognos fram till 2030 och 2050 pekar på en svag minskning av utsläppen. Det kommer inte att räcka med tekniska åtgärder som energieffektivare fordon och drivmedel för att nå dessa mål. Det behövs även en ny inriktning i planeringen och utvecklingen av samhället och infrastrukturen.”

Det nu aktuella projektet, tillsammans med andra breddningar av motorvägar och planeringen av Tvärförbindelse Södertörn visar att det är långt kvar innan vi ser någon ny inriktning i planeringen och utvecklingen av infrastrukturen. Det är återigen anmärkningsvärt att klimatpåverkan av det som projektet syftar till, den ökade vägtrafiken, inte behandlas med ett enda ord.

I Trafikverkets rapport *Kunskapsunderlag om energieffektivisering och begränsad klimatpåverkan* nämns att: *”Med beslutade åtgärder och styrmedel beräknas utsläppen minska med cirka 40 procent till 2030 jämfört med 2010, vilket motsvarar drygt 2 procent per år. För att nå målet till 2030 behöver utsläppen minska med 8 procent per år.”*

Trafikverket vet mycket väl att en sådan minskning av utsläppen inte kan uppnås samtidigt som vägtrafiken tillåts öka.

Vi vill än en gång påtala vad som sägs i rapporten *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser - med fokus på transportinfrastrukturen*:

”Trafikverket bedömer att nuvarande vägkapacitet är i stort sett tillräcklig och föreslår därför att man bör vara restriktiv med större investeringar i väginfrastruktur för ökad kapacitet.”

I samma rapport framgår också att *”För att åstadkomma en minskning av biltrafiken (fkm) med 10-20 procent till 2030 jämfört med 2010 och 30 procent under prognos krävs att:
- Investeringar i infrastruktur inriktas på en framtid med minskande biltrafik och lastbilstrafik, kraftigt ökad kollektivtrafik samt transporter på järnväg och sjöfart.”*

Trafikverket vet alltså att den nuvarande planeringen leder i helt fel riktning ändå fortsätter planeringen för ökad vägtrafik som om all denna kunskap inte fanns. Det är också anmärkningsvärt att det inte finns någon diskussion om detta i samrådshandlingen. Det vore klädsamt om man åtminstone erkände att planeringen är helt i strid med klimatmål och klimatlagen.

Åtgärder föreslås för att kunna uppnå projektets målsättning om en reduktion av klimatutsläpp för byggnation, drift och underhåll på 30%. Men detta är inte en reduktion i absoluta tal utan en reduktion av ökningen.

Det finns en däremot en utförlig beskrivning av hur vägen kan påverkas av framtida klimatförändringar, t.ex. när det gäller risk för översvämningar. Detta är naturligtvis relevant att beskriva, men det blir ganska absurt när inte den motsatta påverkan beskrivs, nämligen hur vägen i drift påverkar klimatet.

Ronny Fors
Ledamot i styrelsen
Naturskyddsföreningen i Stockholms län