

2021-03-25

Ärendemottagningen,  
Box 810,  
781 28 Borlänge  
[investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

## Yttrande över Vägplan i projekt E4 Häggvik-Rotebro, Kapacitetsförstärkning, TRV 2019/81539

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

Föreningen anser att vägplanen genomsyras av en häpnadsväckande brist på klimat- och miljöanalys. Ordet klimat finns över huvud taget inte med i samrådshandlingen. Hur detta är möjligt år 2021 är obegripligt. Trafikverkets tonhövd 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. 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.”*

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.

### Åtgärdsvalsstudien bör göras om

I vägplanen hänvisas till åtgärdsvalsstudien (ÅVS) E4 Häggvik-Arlanda, TRV 2016/53391. Där föreslås ett antal åtgärder för att lösa det påstådda problemet med kapacitetsbrist på E4 Häggvik-Arlanda.

I ÅVS:en formuleras följande projektmål:

- *Minskad sårbarhet i stråket för trafiksäkerhet, miljö och hälsa.*
- *Ökad andel hållbara resor/transporter i stråket nationellt, regionalt och lokalt.*
- *Förutsägbara restider för persontrafik i stråket med alla trafikslag.*
- *Förutsägbara transporttider för godstrafik i stråket.*

• *Resor/transporter med lokal funktion ska tillgodoses utanför det primära vägnätet.*

Även fem miljömål för ÅVS:en har formulerats:

- *Minimera koldioxidutsläpp och energiförbrukning i trafikerings-, bygg- och driftskedet.*
- *Minimera negativ miljö- och hälsopåverkan från vägtrafiken.*
- *Minska negativ påverkan och risk för negativ påverkan på yt- och grundvattenförekomster.*
- *Minska E4:ans barriäreffekter för natur och friluftsliv.*
- *Minimera intrång i utpekade natur- och kulturvärden.*

I ÅVS:en ska fyrstegsprincipen tillämpas och den beskrivs som ett *”förhållningssätt som beskriver hur ett transportsystem kan analyseras och utformas för att möta efterfrågan med minsta möjliga omvärldspåverkan och resursförbrukning.”*

Problemet är att fyrstegsprincipen inte följs i ÅVS:en utan man går direkt på åtgärder som ökar kapaciteten i vägnätet. Det blir väldigt tydligt när man på sid 18 i ÅVS:en kan läsa:

*”Denna åtgärdsvalsstudie var inledningsvis snäv i avgränsningen till E4an för att öka kapaciteten där och att finna åtgärder direkt för att möta den ökande trafiken dels utifrån årlig förmodad ökning och dels i och med Förbifart Stockholms öppnande. Efter hand har studien breddats till en vidare funktionell avgränsning där flera slags åtgärder också utanför vägområdet har tagits fram och bedömts för att möta projektmålen på ett bredare sätt.”*

Man har med andra ord gjort så som man inte ska göra. Det är då inte märkligt att både ÅVS:en och den nu aktuella vägplanen helt genomsyras av idén att öka kapaciteten i vägnätet.

Föreningen menar att breddning av körbanan från nuvarande 6 filer till 8 filer direkt motverkar de flesta av de uppställda projektmålen och miljömålen. En ökad kapacitet i vägnätet ger inte mer förutsägbara restider eller minskad sårbarhet. Köer och trängsel på vägnätet kan inte byggas bort. Detta torde vara väl känt för alla som på något sätt håller på med trafikplanering. Att förbättra kapaciteten för biltrafik ger inte en ökad andel hållbara transporter eftersom privatbilismen gynnas. Ökad vägtrafik motverkar dessutom samtliga av de uppställda miljömålen.

I avsnittet *Konsekvensbedömda åtgärder* framgår tydligt att breddning av E4 är negativt för målet *Ökad andel hållbara resor/transporter*. Bedömningen är att åtgärden är *mycket dålig, går åt fel håll, förstärker och förstör problemet*. Bedömningen för målet *Minskad sårbarhet i stråket för trafiksäkerhet, miljö och hälsa* är att breddning av vägen *Ganska dålig, går åt fel håll, förstärker problemet*. Breddning av E4 är den åtgärd som, tillsammans med utbyggnad av trafikplatser, har de mest negativa konsekvenserna av samtliga konsekvensbedömda åtgärder. Trots det går Trafikverket vidare med planeringen.

ÅVS:en bör göras om och fyrstegsprincipen tillämpas så som det är tänkt att den ska tillämpas.

### **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 trafiknätet 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, trafikeffektiv samhällsplanering och olika styrmedel för att minska trafiken. Då kan man underlätta för den trafik som verkligen behövs.

### **Klimat och miljö saknas i projektmålen**

I samrådshandlingen nämns de transportpolitiska målen och vi vill särskilt uppmärksamma hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa:

*Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och bidra till ökad hälsa.*

Transportsystemet ska alltså bidra till att miljömålen uppnås. Som vi tidigare nämnt innebär det nu aktuella förslaget man aktivt bidrar till en ökad trafikmängd genom att öka kapaciteten på vägnätet. Trafikökningen motverkar miljömålen och klimatmålen, därmed borde projektet avfärdas.

Det övergripande hänsynsmålet har inte fått något genomslag i de formulerade projektmålen.

Projektets effektmål är följande:

- *Förstärka transportsystemets kapacitet.*
- *Förbättra framtida förutsättningar för framkomlighet till och från Arlanda.*
- *Förbättra vattenskyddet.*

Projektmålen är följande:

- *Under projektets gång ska inga allvarliga arbetsmiljöolyckor ske.*
- *Identifiera behov av och projektera vattenskyddsåtgärder inom området.*
- *Öka kapaciteten och minska sårbarheten av trafiksystemet.*

Här saknas helt kopplingar till klimat och miljömål förutom målet om vattenskyddsåtgärder. Det är anmärkningsvärt att Trafikverket kan lägga fram planhandlingar helt utan kopplingar till klimat- och miljömål.

Vägplanen saknar helt en analys av vad den föreslagna breddningen av vägbanan får för konsekvenser för klimat, miljö och hälsa.

### **Klimatfrågan saknas i samrådshandlingen**

Själva ordet klimat nämns inte någonstans i samrådshandlingen. Detta för ett projekt som ska öka vägkapaciteten och ge möjlighet för ökade trafikmängder. Det är mer än anmärkningsvärt!

Klimatfrågan nämns inte heller bland de frågor som ska utredas vidare eller i bedömningen av åtgärdens miljöpåverkan. Därmed beskrivs inte projektets påverkan på klimatet vilket diskvalificerar samrådshandlingen som beslutsunderlag.

Vi vill här framhålla att Trafikverket själva också i olika rapporter slagit fast att storstadsregionernas biltrafik behöver minska med 20-30 % fram till 2030 för att klara klimat- och miljömålen.

Utbyggnaden står i konflikt med klimatlagen. Enligt klimatlagen ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser senast 2045 och inrikes transporter ska minska sina utsläpp med 70% till 2030 jämfört med 2010 års utsläppsnivå. Detta kan inte ske enbart med att byta drivmedel utan trafiken måste minska.

Ronny Fors  
Ledamot i styrelsen  
Naturskyddsföreningen i Stockholms län