



Naturskyddsföreningen

Lidingö

Lidingö 2009-04-28

Yttrande Södra huvudleden

I Sverige och en stor del av världen råder det idag total politisk enighet om att det största hotet mot mänskligheten är klimattförändringarna. Men steget från medvetenhet till praktisk handling är tyvärr stort. En samhällsomställning är nödvändig för att vända utvecklingen. Vi måste våga tänka framsynt och långsiktigt och därmed skapa en infrastruktur som stöder en hållbar utveckling.

Transportsektorn står för en mycket stor del av samhällets miljöpåverkan. Bland de viktigaste negativa effekterna där trafiken bidrar påtagligt kan nämnas buller, hälsofarlig luft, förorening, övergödning och förstärkt växthuseffekt.

De stora väginvesteringar som görs idag utgår alltför ofta från gårdagens, snarare än framtidens transportsystem. Höstens proposition 2008/09 "Framtidens resor och transporter, infrastruktur för hållbar tillväxt" ger sin vision om den snara framtiden.

Naturskyddsföreningen ser det som vår gemensamma uppgift att planera och bygga en infrastruktur som möjliggör ett hållbart samhälle för kommande generationer.

År 1997 antog kommunfullmäktige i Lidingö Lokal Agenda 21, ett dokument som skall vara vägledande för miljöarbetet på Lidingö. Lidingö kommun förbinder sig därmed att i all kommunal verksamhet leva upp till de mål och åtgärder som anges i Lokala Agenda 21.

" Vi som bor och verkar på Lidingö vill, utifrån våra utgångspunkter, arbeta för att:

- minska och effektivisera transporter av både människor och produkter*
- skydda värdefulla livsmiljöer för växter och djur (biotoper).*
- minska transporter såväl privat som i arbetet*
- minska bilresorna, resa kollektivt och cykla."*

ur Lokal Agenda 21, Lidingö 1997

Sammanfattningsvis anser Naturskyddsföreningen att Lidingö ska avstå från nya större vägbyggen som utbyggnad av Södra Huvudleden och istället satsa på att utveckla de allmänna

kommunikationerna till ett säkert, bekvämt och framför allt mer miljömässigt alternativ till bilismen.

Folkhälsa och Lidingö stads hälsoprofil

Vi vet idag att ungefär hälften av befolkningen inte rör sig tillräckligt mycket, vilket får till följd stora samhällsekonomiska kostnader. Trots detta försvårar dagens samhällsplanering ofta ökad fysisk aktivitet. Ökat bilåkande, decentraliserade städer och shoppinggallerior i städernas utkanter är några exempel på en samhällsplanering som motverkar en god folkhälsa.

Som ett av flera transportpolitiska mål har Sveriges riksdag beslutat att gång- och cykeltrafiken ska öka och resorna med bil minska. Men målet är inte i närheten av att uppfyllas – tvärtom. Gång- och cykeltrafiken beräknas i stället minska med 4 % under perioden 1990-2010 medan biltrafiken förväntas öka med 29 % under samma period. Målet kommer inte att nås om inte stora investeringar görs i infrastrukturen för gång- och cykeltrafik.

Den 20 juni 2005 beslutade Lidingös kommunfullmäktige att hälsan i alla dess former skall vara kärnvärdet i varumärket Lidingö. Trots detta lyser Lidingö stads stolta hälsoprofil med sin frånvaro i utredningen om Södra huvudleden.

Genom att uppmuntra och underlätta gående och cyklande skulle Lidingö kunna uppnå viktiga mål för såväl folkhälsa som miljö och transporter och samtidigt främja sociala kontakter mellan invånarna. Satsningar på lättillgänglig och säker infrastruktur torde därtill minska skador och dödsfall i trafiken. Det främjar även jämställdheten eftersom vi vet att kvinnor och barn promenerar och cyklar mer än vad män gör.

Trafik- och befolkningsprognoser

Enligt trafikutredningen om Södra huvudleden har trafikökningen varit relativt kraftig på Södra Kungsvägen sedan år 2002, vilket enligt utredningen beror på utbyggnaden av Gåshagaområdet. Enligt den statistik som finns tillgänglig på Lidingö stads hemsida har resorna med personbil över Lidingöbron tvärtom *minskat* med 11% mellan åren 2001 och 2006. Troligtvis har trafiken minskat ytterligare sedan trängselskatten infördes i Stockholm år 2007.

I utredningen redovisas en prognos för trafikflödena fram till år 2025. Enligt denna prognos bedöms vägtrafiken öka med ca 30 %. Och enligt den befolkningsprognos för tiden fram till år 2026 som finns i Lidingös budget beräknas öns befolkning öka med ca 5 % under perioden 2008—2026. Det är, enligt prognosen, framför allt de yngre och de äldre som kommer att bli fler. Vår uppfattning är att de äldre troligtvis inte kommer att bidra till ökad biltrafik, snarare tvärtom, och att många ungdomar antingen saknar körkort eller inte kör bil regelbundet. Större delen av befolkningsökningen härleds i stadens befolkningsprognos till utbyggnaden av Dalénum. Naturskyddsföreningen anser det emellertid inte troligt att de boende i Dalénum kommer att bidra med en så kraftig trafikökning på en vägsträcka längre ut på Lidingö som förutspås i utredningen.

Om det verkligen skulle förhålla sig så att antalet bilar per invånare beräknas öka fram till år 2025 skall kommunfullmäktige motverka en sådan utveckling. Dessutom strider utredningens förslag mot fullmäktiges tidigare antagna riktlinjer i Lokal Agenda 21 om minskning av transporter och bilresor.

Samhällsekonomi

I förarbeten till Plan- och bygglagen (1987:10) betonas vikten av en totalsyn på utvecklingen inom en kommun. Detta ställer höga krav på beslutsunderlaget. Till allmänna intressen hör enligt förarbetena miljöhänsyn, estetik, kulturarv, kulturhistoria, trygghet, trivsel, närhet m m.

Utredningen har kommit fram till att inget av de utredda alternativen är samhällsekonomiskt lönsamt. Den förkortning av restiderna som uppnås tack vare slopade korsningar med Lidingöbanan, fördröjning vid fotgängarsignaler samt högre hastighet kommer att motverkas av fördröjningar vid de nya cirkulationsplatserna. Södra huvudleden torde alltså inte medföra någon tidsvinst jämfört med idag.

I modellen tas inte hänsyn till ett flertal dolda kostnader. Till exempel finns kostnader för utrymme och omhändertagande av dagvatten inte med i beräkningarna, och inte heller de kostnader som förlusten av naturvärden innebär.

Bilavgaser är giftiga och frätande och bidrar i hög grad till försurning, skogsdöd, övergödning av kusthav, växthuseffekt, korrosionsskador samt till astmatiska och andra luftfrörelaterade sjukdomar. Ytterligare miljöeffekter som inte ingår i utredningen är utsläpp och påverkan på den naturmark som kommer att tas i anspråk under byggperioden.

Erfarenheten visar att utbyggnad av vägar leder till ökad bilism. Frågan om hur en utbyggnad av Södra huvudleden kommer att påverka trafiktätheten och hastigheten längre ut på ön besvaras inte av utredningen. Inte heller har frågan om en förändrad trafiksituation i Käppala, med bostadsområden och skolor på båda sidor av Södra huvudleden belysts. En ökad biltrafik gör barnens väg till skolan farligare.

Sveriges riksdag har fattat beslut om ett nationellt miljö kvalitetsmål om begränsad klimatpåverkan. Miljö kvalitetsmålet innebär att växthusgaserna ska minska med 50 % till år 2050 och därefter fortsätta att minska. Förmodligen kommer detta mål att skärpas med tanke på rapporter om att situationen är ännu allvarligare än man tidigare trott.

I en debattartikel skriver statsministern och miljöministern att man vill minska utsläppen av koldioxid med 30 % fram till 2020 (Reinfeldt och Carlgren i Dagens Nyheter 18 december 2006). För detta, skriver ministrarna, krävs ett politiskt ledarskap, både här hemma och internationellt.

Om beslutsfattarna i Lidingö kommun tar det av riksdagen fastställda klimatmålet på allvar måste samhällsplaneringen rimligtvis innebära åtgärder för minskning av utsläppen av växthusgaser. Eller anser Lidingös folkvalda politiker att de medvetet kan sätta sig över de mål som har beslutats av Sveriges riksdag?

Det ekonomiska värdet av förlorade naturvärden ingår inte i analysmodellen. Det är visserligen svårt att beräkna det ekonomiska värdet av den biologiska mångfald som t.ex. ryms i en gammal ek och ekens värde som en del av ekosystemet. Men vi anser trots detta att analysen även skall beakta att värdet av ”orörd” natur kommer att öka i framtiden i takt med en minskning av naturområdena i Stockholmsregionen. Naturen är en resurs som Lidingö har, med ett mycket högt värde idag och inte minst i framtiden.

Om man tar hänsyn till kostnaderna för förluster av biologisk mångfald och intrång i naturområden i den samhällsekonomiska analysen är vår uppfattning att den samhällsekonomiska förlusten av den nya vägen skulle bli ännu större.

Barnens intressen skall beaktas i all samhälls- och trafikplanering.

Enligt FN:s konvention om barnens rättigheter ska barnets bästa beaktas vid *samtliga* beslut som berör dem. Om ett projekt medför avvägningar mellan olika alternativ och om barn berörs ska enligt konventionen en barnkonsekvensanalys upprättas.

Skärsåtra skola har drygt 260 elever. I utredningens alternativ 6-10 planeras en dragning av vägen ca 10 meter från skolbyggnaden. Dessutom planeras en cirkulationsplats inne i ett litet naturområde, som idag utgör en skärm mellan skolan och trafiken. Enligt utredningen kommer skolbarnen att utsättas för ökade halter av PM10 och NO2, men exponeringen bedöms inte påverka barnen nämnvärt. En eventuell övertäckning av vägen intill skolan, vilket föreslås i två av alternativen, innebär att avgaserna koncentreras till mynningarna intill skolan. Om trafiken enligt utredningens prognos skulle öka med ytterligare 30 % kommer barnen i Skärsåtra skola utsättas för höjda exponeringar av hälsoskadliga ämnen trots att Lidingö kommun har åtagit sig att verka för en minskning av dessa utsläpp.

Naturmiljön

Inledningsvis gör Naturskyddsföreningen bedömningen att samtliga alternativa vägsträckningar berör känslig och värdefull naturmark.

Ett av de nationella miljö kvalitetsmål som Sveriges riksdag har beslutat om är miljö kvalitetsmålet ”Ett rikt växt- och djurliv”, dvs. ett nationellt mål för bevarande och främjande av biologisk mångfald dvs. en mångfald av djurs och växters gener, arter, livsmiljöer och inbördes samverkan samt arternas nytta för ekosystemen, t.ex. rening av vatten och luft. Sverige har dessutom förbundit sig att efterleva EU:s art- och habitatdirektiv till skydd för växt- och djurarter. Miljömålsrådet gör dessvärre bedömningen att miljö kvalitetsmålet kommer att bli mycket svårt att nå till den uppsatta tidpunkten år 2020.

Vi vill i sammanhanget också framhålla bestämmelsen i 3 kap 6 § miljöbalken där det stadgas att behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter *särskilt skall beaktas*.

För Lidingös del innebär detta bl.a. följande:

I miljö målsarbetet är bevarande och upprättande av nyckelbiotoper centrala inslag eftersom biotoperna hyser arter som är hotade eller missgynnade, och ofta ingår ek och andra ädellövträd i dessa biotoper. De gamla ekarna på Lidingö är rester av det månghundraåriga eklandskapet som breddade ut sig över Stockholm och som hänger samman med Bogesundslandet i norr och med Djurgården/Ekoparken i syd och väst. Kottlasjön, Lidingös största sjö, ligger till stor del inom Långängen–Elfviks naturreservat. Sjön har ett rikt växt- och djurliv med bl.a. bäver och är mycket viktig för friluftslivet under årets alla månader.

Den södra delen av Kottlasjön, där Södra huvudleden i förslagen 6-10 kommer att passera, är dessutom en nyckelbiotop med höga naturvärden och består till större delen av en lövskoglund med riklig förekomst av grova ekar. Miljöer med gamla ekar är bland de mest artrika biotoper som vi har i vårt land, men ekarna är dessutom av stort kulturhistoriskt värde såväl för landskapsbilden som för invånarnas rekreation och trivsel. Ekarna hänger kulturhistoriskt samman med de godsmiljöer ägda av frälset, däribland kungabärande släkter, som fanns på ön i äldre medeltid. Eken är också det träd som har flest antal rödlistade, dvs. hotade eller sällsynta arter knutna till sig. Det är alltså inte eken som art som är hotad utan de organismer som är beroende av gamla döende ekar. Eken har dessutom ett mycket omfattande rotsystem vilket ofta skadas vid exploatering. Träd som i planeringen av ett projekt är avsedda att bevaras har visat sig inte tåla skadorna utan dör ofta efter några år. Ett större antal gamla

träd som helt enkelt försvinner. Samtliga alternativa vägsträckningar berör känslig och värdefull naturmark.

Alternativ Nollplus

Inte heller Nollplusalternativet blir, enligt utredningen, samhällsekonomiskt lönsamt eftersom de tre cirkulationsplatserna ger fördröjningar för genomfartstrafiken. Den viktigaste förändringen är enligt utredningen att hastigheten höjs till 50 km/h genom delen med villabebyggelse. Ökning av hastigheten leder till ökat buller samt sämre trafiksäkerhet. Tidsvinsten på denna del av vägsträckan blir med hastighetsökningen knappt 30 sekunder!

Slutsatser

Naturskyddsföreningen anser att inget av alternativen är miljömässigt eller samhällsekonomiskt försvarbart. Lägg resurser på en förbättring av kollektivtrafiken, gång- och cykelvägar i kombination med planskilda korsningar mellan väg och Lidingöbanan.

Helena Klangemo
vice ordförande Naturskyddsföreningen Lidingö