



Nacka Miljövårdsråd

**Nacka Miljövårdsråd** är en partipolitiskt och religiöst obunden ideell **förening**, bildad 1969, med både enskilda personer och nackaföreningar som medlemmar. Miljövårdsrådet verkar för en god boende-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö. Nacka Miljövårdsråd är remissorgan i kommunala planfrågor.

Nacka 2017-11-30

Länsstyrelsen Stockholm, dnr 14146-2017  
 Box 22067  
 104 22 Stockholm  
[stockholm@lansstyrelsen.se](mailto:stockholm@lansstyrelsen.se)

Kopia: Nacka Kommun, Trafikenheten, 131 81 Nacka  
[trafik@nacka.se](mailto:trafik@nacka.se)

## Remissvar angående Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2018-2029

### Länsplanen bör förbättras i grunden

Länsplanen är svår att förstå. Den bygger på ett kortsiktigt ekonomiskt perspektiv med bristande koppling till en bred och långsiktig planering för Stockholmsregionen som också innefattar ett miljöperspektiv.

- Planen omfattar öar av projekt och delprojekt utan att sammanhanget är tydligt.
- Ingen statlig finansiering av de två första stegen enligt fyrstegsprincipen medges.
- Transportpolitikens hänsynsmål får bristande genomslag. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Särskilt målet om begränsad klimatpåverkan anges vara viktigt men fossilfrihet som mål nämns inte överhuvud taget.
- Kopplingen till RUFSS är för oklar. Länsplaneprocessen borde knytas närmare RUFSSprocessen som en tydlig genomförandedel i denna.
- Stora kostnadsökningar i projekten förekommer mycket ofta och resulterar i revideringar som senarelägger eller tar bort projekt från planen. Trafikverket har ansvaret för underlaget.
- Objekt som är resultat av särskilda förhandlingar är ofta förknippade

med brist på planeringsmognad .

- Vissa projekt är inte förankrade i fysisk statlig och/eller kommunal planering kopplad till miljöbalken utan är tekniska och kostnadsmissiga bedömningar.
- Länsplanens koppling till den nationella planen bör förtydligas.

## **Länsplanen och Nacka**

Nacka finns med i länsplanen i form av trafikplatser och fjärde körfält på Värmdöleden vid Nacka C. Även Skurubron på Värmdöleden ingår. Dessa åtgärder på länsväg 222 planeras finansieras bl a av kommunala medel, trängselskatt och vägplanepengar, Det är inte lätt att få överblick över finansieringen i de tabeller som redovisas.

För att få pengar till cykelstråk samt kollektivtrafikåtgärder (i form av kollektivfält på vägar samt satsningar på regionala och statliga spår) bör en omprioritering ske.

Den regionala cykelvägen Ältastråket finns med som namngivet objekt. Det är dock endast delar av stråket som byggs ut. Hela Ältastråket, Värmdöstråket och Saltsjöbadsstråket bör fullföljas i närtid.

För att få medel till de satsningar som efterfrågats under tidigare dialog behöver vissa vägsatsningar skjutas på. Berörda redovisar omfattande behov av investeringar i länet och har tydligt fokus på kollektivtrafiklösningar, effektiviseringsåtgärder och cykelvägsinvesteringar.

Skurubron och ramperna åt öster vid Kvarnholmens trafikplats är de projekt i Nacka som i första hand bör vänta utifrån behov och hänsynsmål. Dessa medel kan istället investeras i klimatsmarta åtgärder i kommunen.

Större föreslagna motorvägsprojekt som Östlig förbindelse skulle helt förskjuta balansen mot privatbilism på bekostnad av satsningar på andra investeringar som för kollektivtrafik och cykelvägar, leda till en betydande ökning av den totala trafikmängden och omöjliggöra att uppnå klimatmålen.

Hela Länsplanen bör revideras med samma principiella utgångspunkter.

## **Planförfattarna är delvis självkritiska**

Nacka Miljövårdsråd håller med länsplaneförfattarna om följande:

Det är en bekymmersam utveckling eftersom kostnadsökningar tränger bort nya investeringar, så länge regionen anser att beslutade åtgärder ska genomföras. Det är av stor vikt att nya åtgärder har uppnått sådan planeringsmognad att omfattande kostnadsökningar inte uppstår, vilket inte alltid har varit fallet. Här finns ett gemensamt ansvar för Länsstyrelsen som länsplaneupprättare, Trafikverket som underlagsansvarig och kommuner och Landstinget som realistiska kravställare.

Planprocessen behöver sannolikt förbättras i grunden. Länsplanen 2018-2029 styrs av resultatet från tre statliga förhandlingar som är konstruerade på olika vis med olika uppföljningssystem.

Arbete med samlad konsekvensbedömning har löpt parallellt med arbetet att ta fram en ny länstransportplan. Konsekvensbedömningen är en fristående bilaga till länsplanen och innehåller såväl en miljöbedömning som en bedömning av länsplanens konsekvenser för jämställdhet och jämställdhet. Denna troliga felskrivning visar kanske dålig fokus på just jämställdhet. En sammanfattning av det viktiga kring jämställdhet i länsplaneperspektivet behövs. Vad gör länsplanen för jämställdheten?

### **Remissinstanserna förväntas svara på följande frågor:**

- *Innehåller Länsplanen relevant information för förståelsen av den ekonomiska fördelningen?*

Det räcker inte med detaljerade tabeller när själva planeringssystemet är svårt att förstå. Det framgår att processen varit rörig och att fördyringar och följdinvesteringar ger begränsat handlingsutrymme att göra de nysatsningar som bl a klimatutmaningen kräver.

- *Har Länsstyrelsen utgått från rätt prioriteringsgrunder?*

Omställning till ett fossilfritt transportsystem bör vara utgångspunkten och påverka valet av investeringar. Länsstyrelsens handlingsutrymme är begränsat. Andra statliga och kommunala organ har redan gjort sina prioriteringar och då har miljömål fått begränsat genomslag.

- *Givet förutsättningarna (regeringens direktiv, ekonomiska ramar, strategiska dokument med mera), har Länsstyrelsen prioriterat rätt åtgärder?*

Vad kan Länsstyrelsen göra när Trafikverket ger osäkra underlag? När och hur de styrande besluten för objekten fattats är svårt att se. Det kan inte vara givet att staten inte satsar på de två initiala stegen av fyrstegsprincipen i Länsplanearbetet. Förutsättningarna för länsplanearbetet behöver förändras i grunden.

Prioriteringarna är fel, vi öskar att människan sätts främst - dvs ett folkhälsoperspektiv. En intressant iakttagelse: Av de som cykelpendlar idag i länet är större delen män i ålder 25-40 år. En trolig förklaring till detta kan vara att kvinnor tvekar att ge sig ut i trafiken. Hur kan det komma sig att det inte är jämställt hos cyklisterna? Vart är den äldre generationen och varför cyklar de ej?

Inte heller Miljömålen beaktas tillräckligt, där nollalternativet borde vara norm, d.v.s. ingen ökning av koldioxidutsläppen trots ökad trafik. En satsning på laddstoppar i hela länet och större andel till kollektivtrafik och cykelstomnätet vore önskvärt. Cykelpendlingen måste vara ett konkurrenskraftigt alternativ till andra färd sätt.

Cykelplaneringen måste beakta fungerande på- och avfarter till cykelstråken helt utan hinder som trottoarkanter. I andra länder som Danmark och Holland planerar man för cyklarna först, sedan kanske det får plats för någon med övrig trafik.

Bygg nya färdvägar med båtpendling och varför inte linbanor (se Göteborg) som snabbt kan sättas upp och flyttas på allteftersom behoven varierar över tid. Vi behöver tänka nytt! Titta på städer i framkant för innovationer och miljömedvetenhet ex Barcelona eller San Fransisco.

Det beskrivs att kollektivtrafiken är norm men då behöver fördelningen förändras så att mer medel går till kollektivtrafiken. En stor andel går till fordonstransporter oavsett om det är hål i asfalten eller äldre åtaganden som ligger i botten på denna fördelningsplan så får ej fordonsflottan fortsätta att bestämma utvecklingen. Även jämställdhet ska råda i planen - men kvinnor åker kortare sträckor än män och mer kollektivt än män, det betyder att vägarna tas i anspråk av männen det är väl inte jämlikt? Om vi räknar i tid eller km så är mycket kvar att göra till ett jämställt transportsystem.

Det är även ojämlikt mellan Stockholm och övriga landet eftersom en individ i länet tvingas använda en stor del av sin vakna tid till att transportera sig till och från förvärvsarbete.

Stockholm kan synas orättvist - samtidigt är Stockholm motorn i den ekonomiska positiva utveckling som de utanför staden drar nytta av, medans individen får betala både med sin tid och sina pengar. Statens stöd och ansvar bör stå i paritet med regionens del av den ekonomiska utvecklingen.

Konsekvensbedömningen redovisas summariskt och har inte kunnat följas beroende på flertalet faktorer som historiska åtaganden, politiska direktiv osv. Det är inte ok - länsstyrelsen gör en utredning som sedan inte följs. Detta arbetssätt gynnar inte länsinnevånarna.

För Nacka Miljövårdsråd

Jan Åman  
ordförande

Detta yttrande finns som <http://www.nackamiljo.se/transportinfrastruktur.html>

---

**Nacka Miljövårdsråd**  
c/o Jan Åman  
Plommongatan 9  
138 31 Älta

**Telefon:**  
08-7733283

**E-post:**  
[jan@aman.se](mailto:jan@aman.se)  
[www.nackamiljo.se](http://www.nackamiljo.se)