

*Hässelby-Vällingby den 23 maj 2007*

Till Vägverket Förvaltningsrätt, 781 87 Borlänge

## **Svar på beredningsremiss angående effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet.**

Miljöbalkens lokaliseringsregel innebär att en verksamhet eller anläggning ska lokaliseras så att syftet uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö. Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen jämför därför de båda vägutbyggnadsalternativen Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda från den utgångspunkten. Som underlag använder vi bedömningarna i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ingår i Vägverkets vägutredning.

### **1. Stads- och landskapskaraktär:**

Ytläget på norra Lovön och bron över Lambarfjärden med anslutningar i Grimstaskogen medför en stor förändring i ett tidigare oexploaterat område med stora negativa konsekvenser för landskapskaraktären. Alternativet Diagonal Ulvsunda bedöms inte alls få samma negativa konsekvenser.

### **2. Kulturmiljö:**

Förbifart Stockholm är det alternativ som skulle få störst negativ påverkan på kulturmiljön, främst genom fysiska intrång i kulturhistoriskt värdefulla landskapsmiljöer, i synnerhet vid passagen vid Järva Friområde, men också på södra och norra Lovön och vid Lambarfjärdens opåverkade utmarksstränder.

Diagonal Ulvsunda berör i mindre utsträckning känsliga miljöer och de negativa konsekvenserna är små till måttliga.

### **3. Naturmiljö:**

Förbifart Stockholm är den av korridorerna som berör flest naturmiljöer med höga värden. Vägen påverkar riksintresset Mälarens öar och strandområden, regionala värden vid Järvafältet och flera naturmiljöer av kommunalt intresse. (2004 beslutade Stockholms kommunfullmäktige att göra Grimstaskogen med strandområden till naturreservat.)

Diagonal Ulvsunda bedöms få mycket begränsad påverkan på naturmiljön och den biologiska mångfalden.

### **4. Friluftsliv och rekreation:**

Med Förbifart Stockholm bedöms konsekvenserna för friluftsliv och rekreation som större och allvarigare än med övriga utbyggnadsalternativ. Diagonal Ulvsunda påverkar endast ett mindre antal områden, som mest av kommunalt värde.

Områdena på norra Lovön och Grimsta är unika rekreativmiljöer inom riksintresse.

”De fysiska ingrepp som vägen och bron medför samt de visuella störningar och bullerstörningar som uppkommer gör att konsekvenserna för rekreation och friluftsliv blir stora och negativa. Allvarligast blir konsekvenserna vid Grimsta eftersom ett stort antal människor, vissa boende i områden med brist på rekreativa värden, får en kraftigt försämrad rekreativmiljö. Möjligheten att kunna promenera längs lugna och ostörda naturstränder försämras liksom upplevelsen av lugna och ostörda natur- och skogsområden.” (MKB sid 164)

### 5. Vatten:

Alternativet Förbifart Stockholm med bron över Lambarfjärden innebär risker för att vattnet i Mälaren och därmed Stockholmnarnas dricksvatten förorenas vid en olycka. Även tillfälliga hamnar och sjötransporter under byggtiden innebär miljörisker för Mälarens vatten. Enligt MKB kan riskerna reduceras till godtagbara nivåer genom förebyggande skyddsåtgärder. Den bedömningen delar inte Länsstyrelsen i Stockholm som i sitt tidigare remissvar varnat för att skyddet av Storstockholms viktigaste vattentäkter i östra Mälaren försämras med Förbifart Stockholm.

Diagonal Ulvsunda innebär inte motsvarande hot mot Mälarens vatten.

### 6. Luftkvalitet och klimat:

Båda vägalternativen leder till ökad biltrafik och ökade luftföroreningar. Endast Kombinationsalternativet ger minskad trafik och därmed lägre luftföroreningshalter. Även ur klimatsynpunkt är Kombinationsalternativet bättre med lägre koldioxidutsläpp.

En rapport från konsultföretaget Tyréns (2007-02-23) redogör för nya beräkningar av mängden koldioxidutsläpp från Diagonal Ulvsunda och Förbifart Stockholm jämfört med det skollalternativet. Slutsatsen är att koldioxidemissionerna från vägalternativen kommer att vara ungefär lika stora som i skollalternativet. Vi ifrågasätter starkt denna slutsats.

Tyréns påtalar själva i sin rapport att beräkningar av detta slag bygger på en rad osäkra faktorer, vilket gör slutsatserna osäkra. De påpekar också att prognosen inte tar hänsyn till att kapacitetstaket för vissa vägar överskrids i skollalternativet. Vad vi förstår innebär detta att prognosen studerar en extrem kösituation som rimligen aldrig kommer att uppstå i Stockholm. Flertalet bilister har och kommer att ha möjlighet att välja kollektivtrafik till och från jobbet i rusningstrafik och lär göra det i större utsträckning om kapacitetstaket för vissa vägar nås.

Ett väl utformat trängselavgiftssystem och ett utökat miljömedvetande hos politiker och allmänhet bör dessutom kraftfullt kunna minska framtida köproblem. Utan mångmiljard-satsningar på enorma trafikleder finns också ekonomiska möjligheter att bygga ut kollektivtrafiken i den utsträckning som krävs i ett växande Stockholm.

### 7. Buller:

Förbifart Stockholm med bron över Lambarfjärden innebär att tidigare tysta områden på norra Lovön och i Grimstaskogen försvinner. Det innebär stora negativa konsekvenser eftersom det är ont om rekreationsområden med låga ljudnivåer i Stockholmsområdet. Trots omfattande bullerskydd kommer riktvärdet 40dB(A) för rekreationsområden att överskridas. Vid Kanaanbadet, dit tusentals människor från västra Stockholm söker sig sommartid, beräknas bullernivån ligga mellan 45 och 50 dB(A).

Ur bullersynpunkt är Diagonal Ulvsunda det bästa alternativet enligt MKB.

### Sammanfattning av miljökonsekvenserna:

Vägverkets region Stockholm hävdar att utformningen av Förbifart Stockholm med flera långa tunnlar innebär att stor hänsyn tas till miljön och att intrången i känsliga områden begränsas och därför kan tillåtas. Som punkterna ovan visar så kvarstår de allvarliga miljökonsekvenserna ändå för den del av leden som planeras som en bro över Lambarfjärden från norra Lovön till Grimstaskogen.

Av ovanstående framgår också tydligt att Förbifart Stockholm med bron mellan norra Lovö och Grimstaskogen **inte** är det alternativ som innebär minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö.

Vi anser att alternativet Förbifart Stockholm inte är förenligt med miljöbalken av flera skäl. Alternativet strider mot hushållningsbestämmelserna i 3:e och 4:e kapitlen i miljöbalken och är inte heller förenligt med miljöbalkens 2:a kapitel. Vi vill också hänvisa till den analys som Länsstyrelsen i Stockholm gör i sitt yttrande 2006-01-26 över Vägverkets vägutredning. Där konstaterar Länsstyrelsen dels att alternativet Förbifart Stockholm innebär stora konflikter med riksintressen för naturvård, friluftsliv och kulturmiljö, dels att alternativet Diagonal Ulvsunda inte innebär sådana konflikter.

### **Sociala konsekvenser**

För bedömningen av Förbifartens konsekvenser är det också nödvändigt att ta hänsyn till den stora betydelse som naturreservatet Grimstaskogen och stränderna längs Mälaren har för alla människor som bor i västra Stockholm.

Grimstaskogen med strandzonen vid Mälaren är idag ett av mycket få tysta områden i hela Stockholm och det största sammanhängande friluftsområdet i Västerort. Skogen och stränderna är Västerorts främsta gröna lunga, ett område för rekreation med naturupplevelser, bad och avkoppling.

80 000 människor bor i stadsdelarna runt Grimstaskogen. För många är skogen med sin omväxlande natur, vackra hållmarker, våtmarker och strandområden, den enda möjligheten till friluftsliv. Här sker utan kostnad en naturlig integration av människor från många håll i Stockholm och med ursprung från hela världen.

Områdets stora naturvärden och betydelse för många människor är också skälet till att Stockholms stad 2004 beslutade att göra Grimstaskogen med strandområden till naturreservat. Förtätning med åtminstone 4 000 nya bostäder pågår eller planeras i befintliga bostadsområden runt Grimstaskogen. Det innebär att befintliga mindre grönområden reduceras och att Grimstaskogens och strändernas betydelse som rekreativområde blir än viktigare.

Att i detta område bygga en sexfilig motorvägsbro med plats för 120 000 bilar per dygn är inte förenligt med miljöbalkens bestämmelser och är inte heller en långsiktigt hållbar lösning på Stockholmsregionens trafikproblem.

När Stockholms västra förorter byggdes på 1950-talet styrdes planeringen av ett långsiktigt tänkande som innebar att tunnelbanan/ kollektivtrafiken samtidigt byggdes ut som en nödvändig förutsättning för de nya förorterna.

När Stockholmsregionens expansion på 2000-talet planeras så sitter utredarna fast i samma biltänkande som präglat Vägverkets utredningar ända sedan 1960-talet, då vägprojektet kallades Kungshattsleden.

### **Konsekvenser för klimatpolitiska mål och samhällsekonomisk analys**

Argumentationen i Vägverkets ställningstagande (daterat 2006-10-11) präglas av ett kortsiktigt tänkande utan hänsyn till fastställda miljömål om att utsläppen av växthusgaser ska minska.

”Bristen på hänsyn till de långsiktiga klimatmålen är ett problem eftersom kraftfulla styrmedel kommer att behövas för att nå målen”, visar en rapport från KTH, författad av Göran Finnveden, docent på avdelningen för miljöstrategisk analys på KTH, och Thomas Sterner, professor i miljöekonomi på Handelshögskolan i Göteborg.

Rapporten visar att den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm och Diagonal Ulvsunda har allvarliga brister. Varken de klimatpolitiska målen, effekter av trängselavgifter eller de samhällsekonomiska kostnaderna för intrången i natur- och kulturmiljöer ingår i beräkningen. Med dessa faktorer inräknade blir väginvesteringarna mindre lönsamma eller till och med direkt olönsamma.

(Rapport: Reflektioner på samhällsekonomiska analyser i allmänhet och på kalkylen för nord-sydliga förbindelser i Stockholm i synnerhet.)

### **Folklig opinion**

Ytterligare ett exempel på kortsiktigt tänkande är att Vägverket hänvisar till att störningarna under byggtiden längs Diagonal Ulvsunda påverkar fler människor än alternativet Förbifart Stockholm. Vi menar att man måste se mer till trafikens långsiktiga störningar än till de tillfälliga under byggtiden. Bron över Lambarfjärden får långsiktiga konsekvenser för fler människor och dessutom för all framtid.

I sitt ställningstagande undviker Vägverket region Stockholm konsekvent att nämna att sträckan med bro över Mälaren är ett ytterst svårlöst problem ur miljösynpunkt. Däremot nämns att "bland intresseföreningar och enskilda finns en stor oro för att Diagonal Ulvsunda ska ge negativa konsekvenser för boendemiljön" (sid.15). Detta visar att Vägverket valt att lyssna på en röststark ägargrupp i Bromma, men inte tar hänsyn till människor i andra berörda stadsdelar.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen bedriver sedan våren 2006 en namninsamling mot den planerade motorvägsbron över Lambarfjärden. Hittills har cirka 8 000 personer, de flesta boende i Västerort informerats om vägplanerna och skrivit på uppropet.

Vägverket region Stockholm hänvisar också till att kommunerna i sin planeringsprocess sedan länge låst sig för alternativet Förbifart Stockholm. Det innebär i så fall att kommunerna föregripit den demokratiska beslutsprocessen och kan inte vara ett godtagbart skäl att till varje pris hålla fast vid det alternativet.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

----- SLUT-----