

**Till
Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm**

stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

**Plansamråd om Förbifart Stockholm
Yttrande från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen**

Detta yttrande berör samtliga detaljplaner:

Plansamråd Förbifart Stockholm: Hanstamotet Dp 2009-18965, Tunnel Hästa Dp 2010-00804, Hjulstamotet Dp 2009-20807, Tunnel Lunda Hjulsta Dp 2010-04710, Tunnel Lunda TDp 2010-00733, Tunnel Kälvesta TDp 2010-00866, Vinstamotet Dp 2009-18963, Tunnel Vinsta TDp 2010-00870, Tunnel Grimsta Dp 2010-00868, Tunnel Sättra Dp 2009-17150, Del av Sättra 2:1 Dnr 2011-03365, Norr om trafikplats Kungens Kurva TDp 2009-17149, Anslutning till Skärholmsvägen Dp 2009-17151

Som svar på Stadsbyggnadskontorets (SBK) samråd översänder ARG 2 dokument:

ARG till SBK Dokument 1:

-"Kommentarer till Stadsbyggnadskontorets Genomförande- och Planbeskrivningar för Förbifart Stockholm"

ARG till SBK Dokument 2:

-"Skrivelse angående arbetsplan med MKB för Förbifart Stockholm" insänd till Trafikverket 2011-08-11. I dokumentet har vi slagit samman huvudskrivelsen plus de två bilagor svaret bestod av. På första sidan i dokumentet återfinns en indexeringslista.

Båda dessa dokument innehåller lokala aspekter som berör flertalet detaljplaner plus generella frågeställningar som berör samtliga detaljplaner.

Med vänliga hälsningar

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
e-post: grimstaskogen@yahoo.se

Kommentarer till Stadsbyggnadskontorets Genomförande- och planbeskrivningar för Förbifart Stockholm

Tunnel Grimsta Dp 2010-00868

Grimsta naturreservat:

Den tidigare planerade bron över Lambarfjärden skulle för all framtid ha inneburit en katastrof för natur- och rekreationsvärden inom Grimsta naturreservat och Norra Lovö. En arbetstunnel med tillfällig hamn på Grimstasidan skulle ha inneburit gigantiska störningar och skador som förmodligen aldrig skulle ha kunnat repareras.

Vi vill med denna skrivelse påtala att en rad negativa effekter och risker för Grimsta naturreservat och Norra Lovö föreligger även med nuvarande planering.

I SBKs planbeskrivning sid 7 står följande om Grimsta naturreservat:

”Naturreservatet inrättades av Stockholms stad med syfte att för framtiden vårda och utveckla detta natur- och friluftsområde på ett sådant sätt att dess samlade natur-, kultur- och rekreationskvaliteter för allmänheten stärks, samt att bevara området som en del av den regionala grönstrukturen så att det finns möjlighet att långsiktigt säkra Stockholms biologiska mångfald. Grimstaskogen består till största delen av varierade skogstyper som undgått modernt skogsbruk. Det är ett av Stockholms tystaste områden och ett ovärderligt andningshål för hela västerort. Här försiggår en mängd frilufts-, sport- och motionsaktiviteter som orientering, skidåkning, ridning, bad och båtliv.”

Störningar under byggfasen från arbetsområde på Norra Lovö:

SBK framhåller således natur- och rekreationsområdets stora värde. Detta föranleder ARG att hävda att SBK tydligare bör uppmärksamma de störningar som uppkommer i Grimsta naturreservat som buller, ljus och synintryck pga arbetshamn på Norra Lovö mitt emot Grimstaskogen. Också transportband för schaktmassor till arbetstunnel samt lastning av schaktmassor på pråmar kommer att orsaka störningar. Arbetstunneln med arbetsplats och transportband planeras dessutom vid öppna fält som sträcker sig fram till Mälarstranden vid Ängsholmen mitt emot Kanaanbadet varför buller från transporter, krossning av sten mm kan spridas långt, även över till Grimstasidan. Även från denna arbetsplats måste bullret minimeras exempelvis med hjälp av bullerskärmar och genom att krossning av sten endast sker under jord.

ARG har till Trafikverket framfört att det försämrade rekreationsvärdet på Grimstasidan kan få svåra sociala och hälsomässiga konsekvenser på grund av den långa byggperioden. Såväl närboende som långväga besökande söker sig till området för naturupplevelser i en tyst och lugn miljö. Detta beteendemönster kan komma att förändras även efter byggperioden. Samtidigt bör uppmärksammas att många av dagens besökare av skogen även kommer att drabbas av störningar i sina boendemiljöer.

ARG har framfört att konsekvenserna av störningarna under byggtiden bör studeras noggrant och presenteras i arbetsplanen. Vi uppmanar nu SBK att stödja detta krav och på alla sätt minimera konsekvenserna.

ARG undrar också om Trafikverket kan garantera att Kanaanbadet och Maltesholmsbaden kan användas under byggperioden. Vad händer vid oväntade utsläpp från färjor/pråmar och arbetshamnen? Stängs baden då med omedelbar verkan?

ARG anser att hamnen med arbetstunnel på Norra Lovö inte skall byggas pga de störningar den medför på Grimstasidan, längs Lambarfjärden, samt pga av störningar och skador på Lovösidan. Vi anser att hamnområdet, transportbandet, transportvägar, arbetstunnel och de planerade ventilationstornen på Norra Lovö bryter mot Miljöbalkens skrivelser om påtaglig skada på Mälarens öar med strandområden.

SBK bör även uppmärksamma möjliga konsekvenser för närliggande bostadsområden längs Lambarfjärden även om dessa nedtonats i arbetsplan 2011 med MKB jämfört med 2009 års version då störningarna beskrevs enligt följande:

"Byggbuller från norra Lovö,

Boende på norra sidan av fjärden, vid Hässelby villastad, kan komma att störas av arbetena på norra Lovön eftersom ljud transporteras långt över vatten. Det är drygt en 1 km mellan hamnverksamheten på Lovön och de närmaste bostadshusen på norra stranden. Närmast vattnet ligger småhus, längre upp finns flerfamiljshus"

Se vidare Vägverkets samrådsunderlag september 2009 pärm 2 (2), MKB till arbetsplan för Förbifart Stockholm, Kap. 9 Byggskedet (sid 5, 6 och 10) Kap. 10.10 Boendemiljö under byggtiden (sid 15)

Friskluftsschakt i Grimstaskogen

SBK tar i planbeskrivningen upp installationen av ett friskluftsintag för ELDU i Grimstaskogen. SBK påtalar störningar av rekreativvärde under byggfasen och påverkan på strandpromenaden. Av Trafikverkets arbetsplan framgår att ny byggväg kan komma att krävas och att ett antal träd kan komma att fällas pga av detta. ARG anser att påverkan på strandpromenad eller ny byggväg vore helt oacceptabelt. Detta sydvästra hörn av Grimstaskogen fungerar som en entré till Grimstaskogen från Hässelbysidan och är ett av de mest frekvent besökta.

Vi finner även placeringen av schaktet högst olämpligt, i en skogsbacke ovanför strandpromenaden, 5-10 m hög. Vi befärrar att denna backe kommer att avskalats på ett mycket märkbart sätt. En 4m hög byggnad i skogen passar inte in och området riskerar att skadas allvarligt. I planbeskrivningen sid 7 sägs dessutom att "...ett visst lågfrekvent fläktbuller kan höras i närområdet och därmed försämra rekreativvärde".. Vi finner installationen och placeringen av detta friskluftsintag oacceptabelt och att dispens inte skall ges för denna inom reservatet. På sidan 6 i planbeskrivningen sägs att grundvatten kan rinna ner i tunneln där vertikala schakt borrar. Friskluftsintaget blir således även ett hot mot vegetation och biotoper inom Grimstaskogen. Mycket effektiv tätning av schaktet krävs. ARG önskar även en ytterligare försäkran om att farliga gaser, rök mm inte kan tränga ut från schaktet vid olyckshändelser, brand eller tekniska problem i eldriftsutrymmet eller i huvudtunnlarna.

ARG anser att friskluftsintaget skall läggas utanför reservatet, förslagsvis på parkeringsplats vid slutet av Maltesholmsvägen. Byggtiden skulle sannolikt kunna förkortas från nuvarande beräknade 6 månader. Detta skulle kunna leda till minskade kostnader men framförallt mindre störningar av rekreativvärde såväl under byggtiden som i driftsfasen. Skogen skulle sparas. Risken för negativa synintryck och buller i denna undvikas. Tekniska möjligheter med ett något lutande friskluftsschakt bör prövas, kanske viss förskjutning av ELDU, eldriftsutrymmets placering i anslutning till motorledstunneln! Oavsett placering måste fläktljuden minimeras och bästa möjliga ljuddämpning användas.

Grundvattenpåverkan med risker för våtmarker och biotoper

Överst på sid 6 i planbeskrivningen sägs: "Tunneldrivningen av huvudtunneln liksom undermarksbyggnader och schaktningar orsakar grundvattensänkningar. Sumpskogen i Grimstaskogen är grundvattenberoende och är därmed känslig för hydrologisk påverkan." Mitt på sidan 6 sägs: "Bergkvaliteten och bergdjupen är okända i detalj. (Stadens Byggnadsgeologiska karta)". SBK påpekar under rubriken "Naturreservat" sid 7 att "Naturreservatet inrättades...."med syfte".... "att bevara området som en del av den regionala grönstrukturen så att det finns möjlighet att långsiktigt säkra Stockholms biologiska mångfald."

ARG uppfattar att SBK har en betydligt mer realistisk och ansvarsfull syn på riskerna för grundvattenpåverkan och därav risker för sumpmarker och biotoper än Trafikverket ger uttryck för, såväl i text i arbetsplanematerial som via muntlig och skriftlig korrespondens. ARG anser att Trafikverket ignorerar riskerna. Till att börja med har Trafikverket inte på ett adekvat sätt utrett och beskrivit rådande förhållanden avseende grundvattenmagasin, sumpmarker och avrinning till Mälaren och Räcksta träsk.

Med den tunneldragning som nu finns i Arbetsplan 2011 för Förbifart Stockholm kommer huvudtunnlarna att korsa under de två sumpskogar/våtmarker som finns i Grimstaskogen.

I sin Tillståndsansökan MB till Mark- och Miljödomstolen beskriver Trafikverket endast ett naturskadeobjekt i Grimstaskogen och förklarar: *"Inom reservatet finns två sumpskogsområden varav den ena finns med i Skogsvårdsstyrelsens lista över naturvärden, nyckelbiotoper och sumpskogar, se objekt nr 17 i Figur 8.9 och i kartbilaga 2."*

2008 öppnade dåvarande Vägverket 2 provhål för grundvattenmätning i Grimsta naturreservat. Dessa hål placerades i anslutning till den dåvarande tunneldragningen (med bro-alternativet). Huvudtunnlarnas nuvarande dragning gör att dessa mätningplatser (08F359RU och 08F353RU) befinner sig på fel plats.

a) upp till 300 meter för långt österut.

b) utan att vara i närheten av de punkter där tunnelkonstruktionen nu korsar våtmark.

I Trafikverkets Tillståndsansökan MB till Mark- och Miljödomstolen beskrivs berggrunden i Grimsta naturreservat som full av sprickbildning, okänd rörande risken för de saltvattenfickor från Littorinahavet som finns i detta Mälárområde osv. Trots det skriver Trafikverket under förslag på skyddsåtgärder:

"Inom Grimstaskogen bedöms inga skyddsåtgärder utöver kontroller behövas. Förutom de generella kontrollerna som beskrivs i kommande avsnitt 11 är följande kontroll aktuell:

- *Kontroll/kartering av vegetation inom sumpskogs-områden utföras före och under/efter byggskedet."*

"Efter att en kontrollmätning utförts utvärderas mätvärdet mot upprättade larm/åtgärdsnivåer.

Tex: 1. En kontrollmätning görs i det eller de grundvattenrör där nivån underskridits samt i närliggande observationsrör. Vid behov görs upprepade mätningar.

Syften med dessa är att tidigt fånga upp förändringar och möjliggöra lämpliga åtgärder"

För ARG är det oacceptabelt att Trafikverket med hänvisning till Skogsvårdsstyrelsens lista bara avser att kontrollera förhållandena under en av Grimstaskogens två sumpskogar. Vi förstår inte heller hur Trafikverket redan i detta läge, utan att bergkvaliteter är kända mer i detalj kan bedöma att "inga skyddsåtgärder utöver kontroller behövas." Att skydda naturreservatet, Räcksta Träsk och Mälärvattnet tycks lågprioriterat.

ARG föreslår att SBK och Länsstyrelsen tillsammans kräver en bättre redovisning från Trafikverkets sida avseende grundvattenförhållanden och risker för Grimstaskogen, sumpmarker och biotoper. En adekvat redovisning med åtgärdsplan för att helt undvika risker för skogen måste finnas med i arbetsplanen innan denna kan fastställas!

Råcksta träsk

SBK anger på sidan 6 under dagvatten. "Allt dagvatten ska samlas upp i magasin o d och renas innan utsläpp på det allmänna nätet eller i befintlig omgivning. Trafikverket har uppgivit att det inte finns plats för rening genom våtmarksanläggning vid Vinsta. Man uppger att Råcksta Träsk pga Förbifart Stockholm kommer att utsättas för ökad kvävetillförsel och därigenom även Mälaren. Detta går på tvärs mot Stockholms stads satsningar på att förbättra vattenkvaliteten i Råcksta träsk. Råcksta träsk är också till 30% beroende av tillrinning från Grimstaskogen och kan därför drabbas om grundvattensänkningar inträffar pga tunnlarna.

Mälaren som drickvattentäkt

ARG anser att Mälaren som drickvattentäkt utsätts för en alltför stor risk genom byggnationen av Förbifart Stockholm.

Luftkvalitet inom Grimsta naturreservat

Grimsta naturreservat har enligt uppgift Stockholms renaste luft. Vi kan inte förstå hur det skulle kunna vara möjligt att luftkvaliteten inte försämras genom ofiltrerade avgaser och partiklar från över 100 000 fordon per dygn från ventilationstorn på Norra Lovö och ventilationstorn och tunnelmynningar i Vinsta. Vi anser att denna fråga bör utredas vidare innan arbetsplanen fastställs. ARG anser att det är oacceptabelt att ingen avgas- eller partikelrening görs. Stockholms stad bör ställa krav på detta.

Tunnel Vinsta TDp 2010-00870

ARG vill påtala att byggnation, sprängningar av denna del av tunnlarna skulle påverka de boende, inte minst i stora delar av Hässelby Gård, på ett mycket negativt sätt, inte minst genom stömljud. Detta framgår av arbetsplanen med MKB. Denna problematik måste beaktas noggrant av SBK.

Vi vill även framföra att störningar enligt vår mening inte kan uteslutas för besökande till Grimstas sportanläggningar. Detta gäller även promenadvägar längs med tunnlarnas sträckning i och utanför Grimstaskogen. Riskerna för detta bör beskrivas och en åtgärdsplan tas fram för att minimera obehag.

Vinstamotet Dp 2009-18963, Tunnel Vinsta TDp 2010-00870, Tunnel Kälvesta TDp 2010-00866, Tunnel Grimsta Dp 2010-00868, Tunnel Lunda TDp 2010-00733

Vinstamotet påverkar ett mycket stort område.

Byggperioden kommer att bli en svår prövning för människor som bor eller arbetar i omgivningarna, för skolbarn och deras föräldrar. Till omgivningarna räknar vi även områden runt Bergslagsplan, även söder om denna. Det blir även en prövning för många människor som önskar besöka sportfältet vid Grimsta och Grimsta naturreservat.

Trafiken vid Bergslagsplan kommer att öka jämfört med idag under såväl bygg- som driftsfas ledande till ökat buller och ökade barriär- och passageproblem.

ARG anser att problemen i och kring Bergslagsplan inte observerats i Trafikverkets arbetsplan eller i SBKs planbeskrivning. ARG anser att en omfattande utredning krävs beträffande de störningar arbetsplatsen vid Vinsta orsakar kring Bergslagsplan, även söder om denna i Grimsta naturreservat, på Grimsta sportfält, vid Hässelby slott och i omgivande bostadsområden. Vi tror att ytterligare bullerskydd, exvis bullerskärmar krävs. Ett absolut krav är att all krossning av sten sker under jord.

SBK tar inte upp aspekten att Trafikverket ser Lövsta som möjlig omlastningsplats för schaktmassor. Detta skulle förvärra störningarna avsevärt såväl sjövägen som genom lastbilstransporter förbi Hässelby/Vällingby. Detta alternativ bör definitivt avstyrkas. SBK nämner dock eventuellt ökad trafik på Lövstavägen redan under byggfasen vilket låter oroväckande.

Vi förutsätter att alla möjliga bullerskyddsåtgärder genomförs före byggstart och att sådana åtgärder även planeras för alla boendemiljöer och grönområden runt hela Bergslagsplan. Viktigt är att redan nu planera för ökad trafik och motverka ökat buller runt hela Bergslagsplan under driftsfasen.

Viktigt är också att passagemöjligheter för gående, tunnelbaneresenärer och cyklister säkerställs från alla håll till Grimsta sportfält och Grimsta naturreservat under såväl hela byggfasen som under driftsfasen.

ARG undrar också hur Trafikverket och Stadsbyggnadskontoret planerar beträffande ersättning av nuvarande infartsparkering vid Vinsta/Johannelunds T-bana? Viktigt att planeringen motverkar trafikökning i omgivningarna och mot Hjulsta/Brommaplan.

Byggfasen är mycket lång och kan komma att påverka åtskilliga människors hälsa och livskvalitet på ett synnerligen negativt sätt. Stockholms stad talar om en promenadstad men planerar genom Förbifart Stockholm för en bilstad som stänger in människor i stället för att helhjärtat satsa på kollektivtrafik, cyklister och att genom minskad bilism nå klimatmålen.

Bergslagsplan, en port till Grimstaskogen

Områden anslutande/nära grönområden och naturreservat är viktiga entréer/inträdesportar till dessa. Viljan att besöka, utnyttjandegraden, attraktionskraften, den faktiska tillgängligheten till områdena, inte minst för barn och äldre, är starkt beroende av hur dessa är utformade och även beroende av trafiktryck, buller, avgaser mm.

När det gäller Grimsta sportfält, Hässelby slott, Grimstaskogen, Grimsta naturreservat är Bergslagsplansområdet ett av dessa. Detta gäller för närboende människor i Vällingby, Grimsta, Vinsta, Kälvesta men även övriga besökare från Västerort och hela Stockholm. Detta gäller för många av de som kommer via tunnelbana, buss och infartsparkeringar. Det är av största vikt att Bergslagsplan lätt kan passeras av gående och cyklister och på ett säkert sätt även av barn, handikappade och äldre. Situationen är otillfredsställande redan som den är idag.

Det enda trafikljus som finns erbjuder en tämligen osäker passage förbi en kraftigt trafikerad rondell. Dagens placering av trafikljus gör ingen som helst nytta för den som kommer från tunnelbanan från Johannelund.

Om den trafikpolitik accepteras som är grunden för Stockholmsöverenskommelsen kommer problemen att öka avsevärt, bland annat vid Bergslagsplan. Vi är övertygade om att Förbifart Stockholm dessutom kommer att förvärra situationen dramatiskt och göra området till en infart mot Brommaplan och Stockholms innerstad. Vi befarar att trafiktrycket på hela vägnätet runt om Vällingby kommer att bli avsevärt större än idag med betydande konsekvenser för boendemiljön. Denna trafikpolitik med avsevärd ökning av biltrafiken borde vara helt oacceptabel för stadens politiker och tjänstemän.

Varken Vägverket, Trafikverket eller Stadsbyggnadskontoret, i material eller på samrådsmöten, har kunnat presentera prognoser för trafiken på Bergslagsplan. Vid trafikplats Vinsta förväntas enligt Stadsbyggnadskontorets planbeskrivning 2011 en nära på fördubbling av trafikmängden. I Trafikverkets trafikprognoser för arbetsplan framgår att trafiken ökar kraftigt på Bergslagsvägen på sträckan mot Brommaplan och på Lövstavägen. Detta gäller både ett nollalternativ och med Förbifart Stockholm. Vi ifrågasätter att normer för buller och luftkvalitet kommer att kunna uppfyllas.

Vi är övertygade om att bullerproblematiken underskattats, inte minst kring Bergslagsplan under såväl bygg- som driftsfas. Luftkvaliteten försämras kraftfullt jämfört med idag på grund av ventilationstorn och tunnelmynningar. Vi är också övertygade om att detta sammantaget riskerar luftkvaliteten i ett större område, även på Grimsta sportfält och i Grimsta naturreservat. Exempelvis ifrågasätter vi diskussionen om andelen dubbdäcksanvändning i framtiden, se även text nedan under Lunda. Det är också uppenbart att den tunga trafiken från Lunda kommer att öka kraftigt i området, vilket i sig är oacceptabelt.

Bullerplank planeras åtminstone efter färdigställande, troligen redan under byggnation av trafikplats Vinsta, vilket är alldeles nödvändigt. Detta hjälper dock inte Bergslagsplans omgivningar. Hur kommer dessa områden att skyddas? I Trafikverkets arbetsplan beskrivs behovet av både plank och bullervall samt eventuellt tyst asfalt för Trafikverkets ansvarsområde vid trafikplats Vinsta men inget om Bergslagsplan.

Vad vi erfarit är det dessutom risk att nuvarande trafikljus vid Bergslagsplan inte kan bibehållas eftersom detta kan öka risken för köer i Förbifart Stockholms tunnlår/uppfarter.

Utebliven upp/nedfart vid Lunda

En upp/nedfart vid Lunda är en förutsättning/krav för att inte ytterligare dramatiskt försämra situationen lokalt genom en kraftig ökning av tung trafik förbi/vid Kälvesta, Vinsta och Vällingby. På samrådsmöten har siffran 1 000 tunga varutransporter per dygn nämnts vilket omräknat blir närmare en tung varutransport per minut!! Givetvis skulle detta negativt påverka stadsdelens attraktionskraft på grund av buller, barriäreffekter och försämrad luftkvalitet. Försämrad attraktionskraft gäller även avseende Grimsta sportfält, Grimsta naturreservat och dess besökare.

I detta sammanhang vill vi passa på att påminna om att det är via förbränningsmotorer och inte dubbdäck de minsta och farligaste luftburna partiklarna från trafiken uppkommer. Enligt sakkunniga, även inom bilindustrin, kommer fordon med förbränningsmotorer utgöra en betydande del av fordonsparken under stora delar av detta århundrande, kanske hela. Inte minst är diesel, enligt nyare rön, ett stort problem i detta sammanhang. Förutom att intresset för dieseldar tycks öka kommer det att bli extra svårt att ersätta dieseln i transportfordon. Detta ökar ytterligare problematiken med en utebliven upp-/nedfart vid Lunda.

Att upp/nedfart vid Lunda nu strukits i Trafikverkets arbetsplan, trots att den är upptagen i regeringens tillåtlighetsbeslut, är således en stor negativ överraskning!! Tekniska svårigheter på grund av överraskningar beträffande mark- och berggrund och därigenom ökade byggkostnader är ingen acceptabel ursäkt. Detta visar bara det orimliga och olämpliga i Förbifart Stockholms sträckning och är ytterligare ett skäl till att leden bör skrinläggas.

ARGs förslag/krav för området Bergslagsplan till Lunda:

Vårt huvudförslag är, liksom tidigare framfört, en annan trafikpolitik vilket inkluderar att planerna på Förbifart Stockholm skrinläggs.

-I arbetsplanen bör en fördjupad trafikprognos avseende själva Bergslagsplansrondellen och Trafikplats Vinsta samt anslutande vägar, Bergslagsvägen (mot Lunda/Hjulsta respektive Brommaplan), Lövestavägen, Kirunagatan, Skattegårdsvägen, Vinstavägen mfl presenteras. Tunga transporter bör särskilt studeras. Prognosen bör innehålla en jämförelse mellan dagens situation och situationen med Förbifart Stockholm.

-Vårt huvudförslag lokalt om Förbifart Stockholm trots allt byggs är att Bergslagsplan däckas över, helst nedsänkt, och att en grönyta skapas ovanför denna som förenar sportfältet vid Grimsta med nuvarande grönytor på bägge sidor om nuvarande Bergslagsvägen i riktning mot Hjulsta. På denna grönyta skulle människor kunna passera på väg till och från Grimstaskogen.

Det finns givetvis blygsammare förbättringar som kan genomföras, såsom minst tre gång- och cykelpassager, (utan trappor), en vid Bergslagsplan under Bergslagsvägen mot Brommaplan, en under Bergslagsvägen mellan Vällingby och Johannelunds tunnelbanestation och en under Lövestavägen vid Bergslagsplan. En fullständig överdäckning, helst av en nedsänkt trafikplats, vore dock det ideala.

-Eftersom även trafikplats Vinsta, mellan Bergslagsplan och Skattegårdsvägen trots planerade passager blir en barriär för gående och cyklister och en svår buller- och avgashärd skulle en med Bergslagsplan sammanhängande överdäckning av hela denna, helst i nedsänkt läge, vara önskvärd och rimlig.

Eftersom Bergslagsplan/trafikplats Vinsta äventyrar attraktionskraften i stora bostadsområden, bl.a. i Vällingby, Grimsta, Vinsta, Hässelby Gård, Vinsta industri/köpcentrum och Hässelby Slottsområdet samt Grimsta sportfält som fungerar som port/entré till Grimsta naturreservat finner vi ovanstående överdäckningar fullt rimliga, sannolikt även ur ett hälso- och samhällsekonomiskt perspektiv.

-En upp/nedfart vid Lunda är en förutsättning/krav för att inte ytterligare dramatiskt försämra situationen lokalt genom en kraftig ökning av tung trafik förbi/vid Kälvesta, Vinsta och Vällingby.

Tunnel Lunda TDp 2010-00733, Vinstamotet Dp 2009-18963, Tunnel Kälvesta TDp 2010-00866, Tunnel Lunda Hjulsta Dp 2010-04710, Hjulstamotet Dp 2009-20807

Ovanstående fem detaljplaner berörs av frågan om:

Utebliven upp/nedfart vid Lunda (vi upprepar här text från under Vinstamotet)

En upp/nedfart vid Lunda är en förutsättning/krav för att inte ytterligare dramatiskt försämra situationen lokalt genom en kraftig ökning av tung trafik förbi/vid Kälvesta, Vinsta och Vällingby. På samrådsmöten har siffran 1 000 tunga varutransporter per dygn nämnts vilket omräknat blir närmare en tung varutransport per minut!! Givetvis

skulle detta negativt påverka stadsdelens attraktionskraft på grund av buller, barriäreffekter och försämrad luftkvalitet. Försämrad attraktionskraft gäller även avseende Grimsta sportfält, Grimsta naturreservat och dess besökare. I detta sammanhang vill vi passa på att påminna om att det är via förbränningsmotorer och inte dubbdäck de minsta och farligaste luftburna partiklarna från trafiken uppkommer. Enligt sakkunniga, även inom bilindustrin, kommer fordon med förbränningsmotorer utgöra en betydande del av fordonsparken under stora delar av detta århundrade, kanske hela. Inte minst är diesel, enligt nyare rön, ett stort problem i detta sammanhang. Förutom att intresset för dieslbilar tycks öka kommer det att bli extra svårt att ersätta dieseln i transportfordon. Detta ökar ytterligare problematiken med en utebliven upp-/nedfart vid Lunda.

Att upp/nedfart vid Lunda strukits i Trafikverkets arbetsplan, trots att den är upptagen i regeringens tillåtlighetsbeslut, är således en stor negativ överraskning!! Tekniska svårigheter på grund av överraskningar beträffande mark- och berggrund och därigenom ökade byggkostnader är ingen acceptabel ursäkt. Detta visar bara det orimliga och olämpliga i Förbifart Stockholms sträckning och är ytterligare ett skäl till att leden bör skrinläggas.

-En upp/nedfart vid Lunda är en förutsättning/krav för att inte ytterligare dramatiskt försämra situationen lokalt genom en kraftig ökning av tung trafik förbi/vid Kälvesta, Vinsta och Vällingby.

Påverkan på natur-, grönområden och boendemiljöer utanför Hässelby/Vällingby

Vi vill betona att vi inte är några "experter" avseende andra områden men vill ändå göra följande kommentarer.

Förbifart Sthlm skulle såväl under byggfasen som i färdigt skick mycket negativt påverka ett flertal miljöer utanför Hässelby/Vällingby, bland annat pga trafikplatser och vissa nya vägsträckningar och vägbreddningar. Detta gäller bland annat Lovö, Sätmaskogen, Hästa, Järvafältet och Hansta naturreservat.

Beträffande Lovö vill vi här framföra att vi anser att ett tungt ansvar vilar på hela Stockholmsregionen, på Stockholms stad och på hela Sverige när det gäller bevarandet och en positiv utveckling av världsarvet Drottningholm med omgivningar. Den speciella karaktären av Lovös natur- och kulturmiljöer hotas nu av Förbifart Stockholms trafikplatser, andra arrangemang kring dessa, ökad biltrafik mm.

Hjulstamotet Dp 2009-20807

Trafikplats Hjulsta förefaller bli monstruös, en vägkarusell i 3 plan, en skam. Att redan nu, vid ombyggnad av trafikplatsen planera för en motorled, "Förbifart Stockholm", ovanför nuvarande trafikplats känns cyniskt och ansvarslost. Först och främst är det åtskilliga faktorer som förhoppningsvis kommer att förhindra att Förbifart Stockholm någonsin blir verklighet.

Skulle Förbifart Stockholm trots allt byggas bör vägsystemen ytterligare sänkas/grävas ner så att ingen väg går ovanför marknivå, detta med hänsyn till naturmiljöer och närliggande bebyggelse. Om inte Förbifart Stockholm kan gå under jord ända fram till Häggvik kan E18 förslagsvis läggas i tunnel förbi Hjulsta, Rinkeby enligt tidigare förkastade förslag/beslut.

Hanstamotet Dp 2009-18965, Tunnel Hästa Dp 2010-00804

Beträffande sträckan Hjulsta-Häggvik känner vi också stor oro. Trafikverket framhåller att vissa förbättringar kan åstadkommas längs vissa partier av denna. Vi anser dock inte att dessa på långt när motsvarar de försämringar som sker i övrigt, exvis vid Hästa och naturreservatet Hansta och för boendeområdena längs sträckningen. Vi vill även betona att stor hänsyn måste tas till fornlämningsområden.

Tunnel Sätra Dp 2009-17150

Beträffande Sätmaskogen vill vi framföra att detta område är av synnerligen stor betydelse för befolkningen i ett redan kraftigt trafikhärjat område. Mycket stor hänsyn måste tas när det gäller belastningar under byggfasen. Nya anläggningar såväl tillfälliga som bestående måste undvikas. ARG anser att arbetstunnel med tillfällig hamn inte skall anläggas i detta område.

Regionala och nationella frågor

(berör samtliga detaljplaner avseende Förbifart Stockholm)

Plansamråd Förbifart Stockholm: Hanstamotet Dp 2009-18965, Tunnel Hästa Dp 2010-00804, Hjulstamotet Dp 2009-20807, Tunnel Lunda Hjulsta Dp 2010-04710, Tunnel Lunda TDp 2010-00733, Tunnel Kälvesta TDp 2010-00866, Vinstamotet Dp 2009-18963, Tunnel Vinsta TDp 2010-00870, Tunnel Grimsta Dp 2010-00868, Tunnel Sätra Dp 2009-17150, Del av Sätra 2:1 Dnr 2011-03365, Norr om trafikplats Kungens Kurva TDp 2009-17149, Anslutning till Skärholmsvägen Dp 2009-17151

Enligt "Behovsbedömning och avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen", har vissa miljöfaktorer valts ut av länsstyrelsen och berörda kommuner att belysas i MKB. De frågor av mer generell art som valts ut är mycket väsentliga. De "svar" vi funnit på dessa frågeställningar talar entydigt för det orimliga i att bygga Förbifart Stockholm!!

Kollektivtrafikeringen på leden och omledningsvägnät

Ledens sträckning innebär svårigheter att upprätta effektiva busslinjer som snabbt når större centra. Även den mest ambitiösa satsning på tunnelluftskvaliteten medför akuta risker för känsliga individer. För pendlare kan inte långsiktiga hälsorisker uteslutas. Kunskapen är otillräcklig om vilka riktvärden som bör sättas. Vid vilka värden blir riskerna för akuta effekter och långtidspåverkan acceptabel för passagerare respektive förare, inte minst beträffande busstrafiken? Det är oacceptabelt om dessa frågeställningar inte klargöras och åtgärdsprogram fastställs inom ramen för arbetsplanen. Trafikverket har inte preciserat nödvändiga krav på luftkvaliteten, vilka åtgärder som verkligen skall genomföras och kostnaden för dessa.

Även om kollektivtrafikering skulle visa sig möjlig är det en orimligt liten mängd kollektivtrafikresor som förväntas med tanke på kostnaden för Förbifart Stockholm. Det förväntas dessutom en ur miljö- och klimatsynpunkt orimligt låg andel kollektivtrafikresande i förhållande till personbilstrafik på leden.

Beträffande omledningsvägnät är risken stor att detta kommer att användas frekvent pga kösituationer i tunnarna. Pga farligt gods medför detta faror för allmänheten.

Tunnelsäkerhet

Vi hänvisar till kommentar under föregående punkt ovan avseende hälsorisker pga luftkvalitet. Det är orimligt om inte alla aspekter på detta är lösta, krav specificerade, åtgärdsprogram och beräknade kostnader preciserade innan arbetsplanen fastställs! Detsamma gäller andra säkerhetsaspekter som berör olyckor, farligt gods, explosioner, , brand, läckage av gaser, kemiska ämnen och radioaktivt material.

Förbifartens totala påverkan på resvanor och trafikrörelser i hela Stockholms-regionen, och därmed luftföroreningshalter och utsläpp av koldioxid regionalt.

Av Stockholmsöverenskommelsens prognoser framgår att till 2030 skulle antalet bilresor öka dramatiskt och kollektivtrafikresandets andel minska i regionen, detta trots en rad finansierade och ofinansierade kollektivtrafikprojekt. Redan detta konstaterande borde vara tillräckligt för att avstå från att bygga Förbifart Stockholm.

Att Förbifart Stockholm skulle motverka alla tänkbara ansträngningar att uppnå en miljö- och klimatmässigt sund utveckling är uppenbar. Trafikverket borde själva göra denna bedömning bland annat med utgångspunkt från sin egen publikation från november 2010, "Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan" i vilken sägs att den egna bilen måste minska i betydelse.

Var om inte i Stockholm är detta möjligt?

För att svara på sista delen av frågeställningen "luftföroreningshalter och utsläpp av koldioxid" måste ett rimligt alternativ väljas. Trafikverkets nollalternativ är inte ett sådant eftersom det bara prognosticerar med utgångspunkt från tidigare och nuvarande trender för personbilsresande i regionen.

I stället bör man välja ett alternativ som bygger på back-casting, att utveckla framtidsbilder som löser ett aktuellt problem när ett problem inte kan lösas med rådande trender, men där relevanta aktörer tillsammans kan åstadkomma trendbrott, se Länsstyrelsens nu på remiss utlagda skrivelse Klimat- och energistrategi för Stockholms län.

Alternativet till Förbifart Stockholm måste vara en åtgärdsplan i vilken önskvärda mål nås, i detta fall nödvändiga klimatgasutsläppsmål som gör att åtminstone 2-graders-målet kan nås.

SBK anger själva ett sådant alternativ på sidan 10 i planbeskrivningen, Tunnel Grimsta, under rubriken Nollalternativet. SBK verkar glädjande nog inse och vara öppna för att ett alternativ är att satsa motsvarande belopp som Förbifart Stockholms på att bygga ut kollektivtrafiken. Detta skulle sannolikt göra det möjligt att begränsa personbilsresandet i enlighet med Trafikverkets eget planeringsunderlag, dvs en minskning med 20% till 2030, så att klimatmålen kan nås.

Det är ett sådant alternativ som bör jämföras med den trafikökning på 69% till 2035 som Trafikverket kalkylerar med vid byggande av Förbifart Stockholm. Det är viktigt att minnas att det är med en trafikökning i den storleksordningen som den samhällsekonomiska kalkylen och finansieringsplanen för Förbifart Stockholm är beräknade. Jämförs dessa två alternativ handlar det om dubblerat koldioxidutsläpp med alternativet Förbifart Stockholm.

I Genomförandebeskrivningen s3, Tunnel Grimsta, beskrivs finansieringen av Förbifart Stockholm. Denna innebär stora risker. Vi befärar att skulden inte kommer att kunna amorteras pga ökade byggkostnader och/eller för små intäkter från trängselskatten. Detta skulle kunna leda till att staten/Stockholms stad fortfarande efter 2046 kommer att behöva betala miljardbelopp årligen bara i räntekostnader. I en beräkning på uppdrag av Naturskyddsföreningen, Stockholms län, ingående i "Rapport om Stockholmstrafiken", mars 2010, framgår hur bräcklig finansieringen via trängselskatter är.

Det räcker med små kostnadsökningar, en mycket liten minskning av beräknad trafikmängd förbi betalstationer, en liten ökning av ränteläget, förlängd byggtid för att lånen inte skall kunna betalas utan i stället öka. I denna rapport diskuteras även hur trängselproblemen i regionen kan lösas under förutsättning att Förbifart Stockholm inte byggs.

Bedömningen att Förbifart Stockholm främjar utveckling och tillväxt i regionen och den kommunala ekonomin kan ifrågasättas av många skäl. Finansieringen är en, försämrade natur-, kultur- och boendemiljöer en annan, försämrat hälsoläge pga ökad biltrafik en tredje, ökade kostnader för att nå klimatmålen i regionen och Sverige en fjärde.

Den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm är ifrågasatt.

Vi och många med oss har uppfattningen att regionens utveckling, tillväxt och attraktionskraft i stället skulle främjas genom en kraftfullare satsning på kollektivtrafiken.

ARG, Arbetsgruppen Rädta Grimstaskogen 2011