

Till
Stockholms stadsbyggnadsnämnd
Box 8314, 104 20 Stockholm
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Utställning/Granskning Förbifart Stockholm **Yttrande från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen**

Detta yttrande berör samtliga detaljplaner:

Utställning/granskning 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

ARG anser att vår mångåriga ideella förening med huvudsakligt ändamål att tillvarata naturskydds- och miljöskyddsintressen, med stöd av Plan- och bygglagen, Kapitel 13 Överklagande av kommunala beslut, Rätten att överklaga, paragraf 12 och 13 bör ha besvärsmått avseende ovanstående detaljplaner. Vi hemställer härmed om detta.

Vi upplever att inte mycket förändrats i detaljplanetexterna sedan förra hösten. ARG hänvisar och står därför fast vid synpunkter framförda i vår skrivelse om samråd detaljplaner från hösten 2011.

Vi har dock sammanställt ett antal kommentarer beträffande frågeställningarna i Genomförande- och Planbeskrivning för Tunnel Grimsta daterade 2012-11-09. Många av dessa kommentarer är av mer generell art och gäller flera eller alla detaljplaner. (*Generella kommentarer är markerade med **.*)

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING TUNNEL GRIMSTA 2012

**** Ekonomiska frågor**

Är kontoren och Stockholms stads politiker medvetna om att medfinansieringsavtalet innebär en stor ekonomisk risk inte minst på grund av finansiering via trängselsskatt?

Intäkterna bygger bland annat på en icke önskvärd biltrafikökning i Stockholmsregionen på ca 70% som leder till ökade hälsorisker, ökad trängsel och dessutom till att klimatmålen inte kan nås. Finansieringsplanen förutsätter att biltrafiken ut och in från innerstaden, över vägtullssnittet, ökar med ca 0,5 % per år.

Även den högst reella risken för ökade byggkostnader medför risk att finansieringsplanen inte håller. Vilka får ta kostnaden om finansieringsplanen inte skulle kunna hållas av olika skäl, bland annat att klimatmässiga skäl kräver mindre biltrafik? Finansieringen av Förbifart Stockholm via trängselavgifter är mycket osäker av flera skäl vilket bland annat visats i Naturskyddsföreningens "Rapport om Stockholms-trafiken" från mars 2010. (Rapporten bifogas som pdf)

**** Kommunalekonomiska konsekvenser**

Anser Stockholms stad att ökad biltrafik främjar utveckling och tillväxt i regionen och därigenom förbättrar den kommunala ekonomin?

Kan inte detta åstadkommas minst lika väl om tillgängligheten förbättras genom ökad kollektivtrafikutbyggnad och en klimat- och transportsnål stadsplanering?

Att ett kollektivtrafikinriktat alternativ kan ge bättre tillgänglighet visade faktiskt Vägverket själva i vägutredningen via Kombinationsalternativet.

SIKA, statens institut för kommunikationsanalys (nu ersatt av myndigheten Trafikanalys) har i remissvar påtalat att det enligt Vägverkets vägutredning var "Kombinationsalternativet" som med små väginvesteringar, trängselskatt och större kollektivtrafikinvesteringar bäst skulle bidra till transportpolitiska mål som tillgänglighet, även för vägtrafiken, regional utveckling, miljö, jämställdhet och trafiksäkerhet. Rimligen skulle ett sådant alternativ ge minst lika goda förutsättningar för ekonomisk utveckling och välfärd utan Förbifart Stockholms negativa effekter.

Naturvårdsverket har, efter Vägverkets bortval av "Kombinationsalternativet", fortsatt att förorda ett utvecklande av ett kollektivtrafikinriktat alternativ.

Intressant är också att i Stockholms trafikkontors rapport från 2011 "Analys av flöden i Stockholmstrafiken -Utveckling och nuläge 2010" konstateras: *"Under några år finns en trend att trafiken inte ökar trots att både befolkning och sysselsättningen ökar. Det är positivt för regionens utveckling att ekonomin kan växa utan att trafiken gör det, även om det är för tidigt att säga om det är en tillfällighet eller en mer långsiktig trend."*

Intresset för bilen som färdmedel börjar minska. De yngre visar ett minskat intresse att ta körkort och ett allt större miljö- och klimattänkande. Även större intresse att under sitt resande kunna följa IT-konversation, arbeta med datorer mm spelar in. Det är givetvis väsentligt att ny infrastruktur stödjer denna positiva trend och inte motverkar den. Denna trend bör vägas in i den samhällsekonomiska diskussionen och stödjas i infrastrukturplaneringen. Tyvärr motverkas denna trend kraftigt om Förbifart Stockholm byggs.

Grundförhållanden

Liksom tidigare framförts oroar det oss att grundvattenförhållanden kan påverkas så att våtmarker, biotoper och vegetation skadas inom Grimsta naturreservat. Finns det någon risk för att grundvatten infiltrerar motorvägstunnlarna under Grimsta naturreservat måste Trafikverket höja injekteringsklassen även vid denna del av tunnelkonstruktionen. Med ett expansivt Stockholm kommer naturområden som Grimstaskogen att bli allt mer värdefullt för ett ökande befolkningsunderlag.

Byggskedet

Liksom tidigare framförts anser vi att anläggande av friskluftsintag till ELDU inom Grimsta naturreservat är högst olämpligt. Ett etableringsområde med arbetsväg kan dessutom innebära stora skador inom reservatet. Det krävs yttersta försiktighet och hänsynstagande.

PLANBESKRIVNING TUNNEL GRIMSTA 2012

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

**** Bakgrund**

ARG anser att problem med tudelning av regionen och sårbarhet i transportsystemet kan lösas med utbyggnad av kollektivtrafiken. En modern, klimatsmart, energisnål storstadsregion skall i första hand bygga persontransporter och arbetspendling på kollektivtrafik och inte på biltrafik. En adekvat upprustning och utbyggnad av kollektivtrafiken i hela regionen skulle radikalt minska trängseln på såväl befintligt vägnät som på spår.

Förbifart Stockholm ökar tvärtom sårbarheten genom att öka biltrafiken, bilpendlandet och bilberoendet vilket leder till betydande negativ miljöpåverkan, ökade klimatgasutsläpp, ökad trängsel på vägnätet jämfört med idag och minskad andel kollektivtrafikresande. Förbifart Stockholm motverkar finansieringen av en adekvat upprustning och utbyggnad av kollektivtrafiken.

Enligt Stockholmsöverenskommelsens prognoser, inkluderande Förbifart Stockholm, minskar inte trängseln jämfört med idag, tvärtom ökar den. Anser verkligen Stockholms stad att det är en positiv utveckling som visas i dessa prognoser jämfört med vad som skulle kunna åstadkommas om Förbifart Stockholm utgick ur planeringen och ersattes med en kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken?

**** Vattenskyddsområde; Miljökvalitetsnormer för vatten**

ARG befarar liksom tidigare en allvarlig påverkan på vattenkvaliteten inom Östra Mälarens vattenskyddsområde.

PLANFÖRSLAGET

**** Trafikmängder mm**

Projektets prognoser har visat att Förbifart Stockholm i sig självt inte minskar trängseln på Essingeleden jämfört med idag utan att det är införandet av trängselavgifter som gör det. Vill man minska trängseln på Essingeleden är det bästa sättet därför att införa trängselavgifter på Essingeleden redan idag.

Oroar det inte Stockholms stad att Södertäljevägen, med Förbifart Stockholm, beräknas få dramatiskt ökad biltrafik jämfört med idag?. Det krävs en ny trafikpolitik för att minska dagens och framtidens trafikproblem och utsläppsproblematik.

Ventilationsbyggnader o. dyl.

Liksom tidigare anser vi att anläggande av friskluftsintag inom Grimsta naturreservat är högst olämpligt. Förutom störning av rekreativvärden och grundvatten kan ett etableringsområde med arbetsväg leda till stora bestående skador inom reservatet. Planering och genomförande kräver yttersta försiktighet och hänsynstagande.

Strandskydd

Viktigt att dispens krävs för friskluftsschakt till eldriftsutrymme. ARG anser inte att dispens skall ges!

Vattendom

Mycket viktigt att behov av tätning av friskluftsschaktet utreds mycket noggrant för att minimera skador. Grimsta naturreservats mycket stora värde ur såväl rekreationssynvinkel som avseende växt- och djurliv, bevarande av skyddsvärda biotoper mm gör att inga ansträngningar och medel får sparas.

**** Spol- och släckvatten**

Mycket viktiga kommentarer återfinns i detta stycke i planbeskrivningen. Hela hanteringen av vattenfrågan måste i detalj klargöras före detaljplaner och arbetsplan fastställs, inte minst med hänsyn till Stockholmsregionens dricksvattenförsörjning.

**** Dränvatten**

Vi saknar kommentar om Råcksta träsk som enligt arbetsplan riskerar att få försämrade vattenkvalitet som i sin tur kan påverka Mälarens vattenkvalitet. Orsaken är otillräcklig rening av dränvatten från Förbifart Stockholm, bland annat vid Vinsta, och risk för otillräcklig tillrinning från Grimstaskogen pga grundvattensänkning.

Grundläggning

Friskluftsschaktets vertikala borrhål kan medföra allvarlig grundvattenpåverkan vilket gör placeringen inne i Grimsta naturreservat extra olycklig. Mycket noggrann utredning av berggrund och behov av tätning måste genomföras för att minimera risken för skador på vegetation och biotoper. Grimsta naturreservats mycket stora värde ur såväl rekreationssynvinkel som avseende växt- och djurliv och nödvändigheten att bevara skyddsvärda biotoper gör att inga ansträngningar och medel får sparas.

KONSEKVENSER FÖR MILJÖN

**** Behovsbedömning och avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen**

Stadsbyggnadskontoret och länsstyrelsen har avgränsat ett antal viktiga miljöfaktorer. Förbifart Stockholms negativa effekter avseende dessa borde vara tillräcklig orsak att avbryta projektet.

**** Kollektivtrafik på leden**

Busstrafiken beräknas bli ineffektiv pga av att lämpliga knutpunkter för kollektivtrafiken saknas längs leden. Luftkvaliteten i tunnlarna oroar också och kan komma att begränsa vilka trafikanter som kan färdas längs leden och hur frekvent. Detta gäller givetvis i hög grad bussförare.

Omledningsvägnät

Att omledningsvägnätet inbegriper Bergslagsvägen innebär stora risker och bör ses som mycket olämpligt.

**** Förbifart Stockholms totala påverkan på resvanor och trafikrörelser i hela Stockholmsregionen och därmed föroreningshalter och utsläpp av koldioxid regionalt**

Ovanstående frågeställning har inte beskrivits på ett adekvat sätt. Följderna av Förbifart Stockholm borde få stadens kontor och politiker att känna förtvivlan!

Länsstyrelsen och stockholmskommunerna borde även räkna med indirekta växthusgasutsläpp orsakade av produktion av drivmedel, el och fordon, dvs inte bara de utsläpp som sker regionalt.

Det har hävdats av Vägverket/Trafikverket att biltrafiken skulle öka nästan lika mycket och att klimatgasutsläppen och utsläpp av hälsoskadliga avgaser och partiklar bara blir något mindre utan Förbifart Stockholm. Vägverkets påstående är helt orealistiskt eftersom det förutsätter att nya vägar inte leder till ökad biltrafik. Det förutsätter också att kollektivtrafikutbyggnaden, stadsplaneringen mm blir densamma oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte.

KTH- forskarna Göran Finnveden och Jonas Åkerman har i en rapport till World Renewable Energy Congress i Linköping 2011 konstaterat att koldioxidutsläppen som skulle orsakas av Förbifart Stockholm är klart underskattade i Väg-/Trafikverkets analyser. Det handlar bland annat om underskattad ökning av biltrafiken. (bifogas)

Alternativet till Förbifart Stockholm är en kraftig kollektivtrafikutbyggnad och en trafikpolitik som gör att biltrafiken kan minska i enlighet med Trafikverkets publikation från 2012 "*Samlad planeringsunderlag- Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan*". Enligt denna måste biltrafiken i Sverige minska med 20% till 2030 för att klimatmålen skall kunna nås eftersom den tekniska utvecklingen inte räcker till. Det är i storstadsregionerna den största möjligheten finns att ge människor bättre förutsättningar att byta färd sätt från bilen.

Trafikverket skriver att potentialen till minskning är störst i storstad där biltrafiken kan och behöver minska med 25% till 2030. Detta bör jämföras med arbetsplanens planerade ökning av biltrafiken på 69% till 2035. Förbifart Stockholm kan således leda till en fördubblad bilåkning och fördubblad klimatgasutsläpp jämfört med ett kollektivtrafikbaserat alternativ och jämfört med vad Trafikverkets miljöexperter anser vara önskvärt och nödvändigt.

Ovanstående borde få kontoren och Stockholms politiker att inse att man genom Förbifart Stockholm aktivt verkar för ökad biltrafik, större klimatpåverkan, ökade utsläpp av hälsofarliga avgaser och partiklar, försämrad folkhälsa, sämre förutsättningar för kollektivtrafik och sämre rörelsefrihet för alla, inte minst människor utan bil. Att inte agera nu och stoppa Förbifart Stockholm är oansvarigt med tanke på uppväxande och kommande generationer!

**** Säkerhet/risker i tunnlar**

Vi befarar att en stor olycka, särskilt om farligt gods är inblandat, kan få förödande effekter i tunnlar och ramper. Gaser från giftiga ämnen kan spridas till köer bakom olyckshändelsen och brandexplosion kan ge dödlig rökutveckling och tryckvågor längs långa sträckor. Räddningssystemet bygger på självutrymning. Vi undrar om räddningspersonal kommer att kunna ta sig fram till skadade, handikappade, barn, äldre och svaga som vid en olyckssituation inte orkar fysiskt eller mentalt att ta sig ut på egen hand. Vi bedömer riskerna som undervärderade och har uppfattat att brandförsvaret med flera uttrycker oro i arbetsplaneremisser.

Störningar under byggtiden

Vi befarar bullerstörningar för bostäder på Hässelbysidan nordväst om hamnen på Norra Lovö.

Vi anser att Stadsbyggnadskontoret och Stockholms politiker borde bekymra sig över de störningar som kommer att drabba Grimsta naturreservat. Vi anser att det är oacceptabelt med dessa störningar som kommer att drabba människor och djurliv under så lång tid.

** Vi har utan resultat under flera år efterlyst en utredning av vilka konsekvenser försämrade rekreativsmöjligheter inom Grimsta naturreservat under så lång tid, 8-10 år, kan få socialt och hälsomässigt. Detsamma gäller hela Mälardalen med Lovö och Sättra samt Järvafältet och Hansta. Vi hävdar att en oberoende utredning bör genomföras för att värdera betydelsen av byggnadsperiodens störningar på människor i olika åldrar.

** Vi förutsätter att Stadsbyggnadskontoret, stadsbyggnadsnämnden och stadens politiker kommer att göra allt som är möjligt för att förmå Trafikverket att minimera störningarna och inte snåla på bullerdämpande åtgärder vid bullerkällor som hamnen på Norra Lovö. ARG har exempelvis föreslagit någon form av bullerdämpande docka för pråmarna vid hamnen. Helger året runt och kvällar, i synnerhet på sommarhalvåret, bör fredas från pråmfyllning och helst även från färjetransporter. Likande hänsyn måste tas längs ledens hela sträckning.

ÖVRIGA MILJÖFRÅGOR

**** Luftföroreningar i tunneln**

Beskrivningen i detaljplanen talar för sig själv. I stället för att människor skall kunna transportera sig via spårbunden trafik i ren luft kommer människor att utsättas för

avgaser och partiklar i höga koncentrationer. Vi tror också att köproblematiken är underskattad. Dessutom talas inget om de mindre partiklar som senaste forskning bedömer vara dom farligaste. Dessa partiklar bildas i förbränningsmotorer vilka kommer att dominera vår fordonsflotta under lång tid framöver.

**** Påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten**

Denna fråga är avgörande för Mälaren som fiskevatten och badsjö och som dricksvattentäkt. Kontoret skriver självt att VA-stationen i Sättra är av avgörande betydelse. Menar kontoret att detaljplanen för denna skall utformas och fastställas efter att detaljplanerna och arbetsplanen för Förbifart Stockholm fastställts? Detta är fullständigt oacceptabelt! Denna detaljplan måste givetvis slutföras först och det måste klargöras vart det "renade" vattnet sedan skall föras och rimligheten/säkerheten i hela denna hantering!

Det vore orimligt att starta byggnation av Förbifart Stockholm innan dessa frågor är klarlagda!

Grönområden

Vi har påtalat att friskluftsintaget med tillhörande arbetsväg innebär ett oacceptabelt intrång i Grimsta naturreservat. Själva schaktet kan leda till grundvattenpåverkan och därigenom skador på vegetation och biotoper. Anläggningen ovan jord påverkar rekreativ värdet via synintryck och eventuellt via ljud/buller. Själva byggnationen med arbetsväg leder till skövling av natur och träd. Största möjliga hänsyn krävs.

Ljud/buller från färdig installation är oacceptabelt. Installationen bör byggas in i röd stuga, eventuellt påminnande om byggnaderna i båtklubben. Vi anser som sagt att friskluftsschaktet inte skall få byggas inom reservatet.

Naturreservat

Grimsta naturreservats värden får inte äventyras, varken beträffande rekreativ värdet, bad, fridfullhet, tystnad, vegetation, biotoper, biologisk mångfald mm. Förbifart Stockholm riskerar dessa värden på många sätt. Hamnen på Norra Lovö medför buller och synintryck, avgaser och risker för förorening av Mälardvattnet. Friskluftsschaktet riskerar att medföra ljud/buller och förändrad karaktär av strand- och skogsområdet, skövling i samband med byggnation och på grund av arbetsväg. Friskluftsschaktet och motorledstunnarna riskerar att påverka grundvattennivåer och därigenom våtmarker, vegetation och biotoper. "Avgastornen" på Norra Lovö och i Vinsta kan komma att försämra luftkvaliteten som idag är Stockholms bästa.

Vi har svårt att se nyttan med en gallring längs strandpromenaden. Naturen kring denna är idag vacker och naturlig. Grimstaskogen är inte någon park. Nuvarande vegetation kan till och med vara ett skydd mot buller och synintryck under de år hamnen på Norra Lovö finns. Denna gallring har av Trafikverket framförts som en kompensationsåtgärd!? Om gallringen verkligen behövs skall den naturligtvis genomföras som en del av årligt underhåll inom stadens budget.

En rimlig kompensationsåtgärd vore i stället att reservatet utvidgas, exempelvis ner mot vattnet vid Tyska botten och att garantier ställs att ingen byggnation någonsin skall ske inom reservatet eller i dess omedelbara närhet. Ett olyckligt exempel på det senare är byggnationen som nu sker omedelbart inpå reservatet i närheten av Västra sjukhuset och vid bollplanen i Blackeberg.

** Motsvarande hänsynstagande bör göras beträffande andra naturreservat och kulturområden längs ledens sträckning.

Konsekvenser för barn

Stadsbyggnadskontoret och stadens politiker har ånyo glömt de inskränkningar som barnen utsätts för genom att Grimsta naturreservats värden begränsas under de år hamnen på Norra Lovö finns och byggnationen av friskluftsschaktet pågår. Det handlar om stora delar av ett barns uppväxttid. Idag besöks reservatet av många barnfamiljer under veckans alla dagar och under alla årstider. Uppväxande barn och ungdomar gör sina egna upptäckter och genomför sina egna äventyr. Skolklasser besöker området i stor omfattning.

Vi anser som tidigare framfört att Stockholms stads kontor borde begära/genomföra en genomgripande utredning/analys av hur störningar i Grimsta naturreservat under 8-10 år skulle påverka rekreativvärden och hur detta negativt kan påverka människors hälsa och sociala liv, inte minst barnens.

** Liknande utredningar bör göras avseende ledens samtliga delsträckor.

SLUTORD:

Förbifart Stockholm måste omprövas och utgå ur planeringen för att en framtida hållbar Stockholmsregion skall kunna förverkligas.

Med vänliga hälsningar,

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
mailadress: grimstaskogen@yahoo.se

Bilagor:

- 1) ARGs skrivelse, samråd detaljplaner från oktober 2011:
"ARG till SBK Dokument 1" och "ARG till SBK Dokument 2"
- 2) Naturskyddsföreningens "Rapport om Stockholms-trafiken" från mars 2010.
- 3) Finnveden, G. and Åkerman, J. (2011): "Not planning a sustainable transport system."
In Proceedings of World Renewable Energy Congress 2011, 8-13 May, Linköping.