

Till
Trafikverket,
Ärendemottagningen, Planprovning,
Box 810, 781 28 Borlänge
e-post: leena.taillefer@trafikverket.se
samt trafikverket@trafikverket.se

**Kommunikation från Trafikverket avdelning Planprovning
angående arbetsplan för Förbifart Stockholm
Kungshatt – Lambarfjärden
TRV 2012/80286**

Yttrande från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

Världsarvet Drottningholm, Lovö och väg 261

Angående regeringens villkor avseende största möjliga hänsyn och skydd av världsarvet Drottningholm med omgivande buffertzona på Lovö finner vi det uppenbart att dessa villkor inte uppfylls om trafikplatser/upp- och nedfarter från Förbifart Stockholm förläggs till Lovö.

Vi har inte funnit några bevis i arbetsplanen/det kommunicerade materialet för påståendet att en gynnsam utveckling av övriga Mälardalen/Lindö skulle vara avhängigt av att trafikplatserna förläggs på Lovö.

Vi är också övertygade om att det går att finna en lösning för hållplatser för busslinjer på Förbifart Stockholm även om trafikplatserna inte förläggs på Lovö.

Vill man undvika "smittrafik" mellan Brommaplan och Förbifart Stockholm förbi Drottningholm är det uppenbarligen olämpligt att förlägga trafikplatser/upp- och nedfarter på Lovö.

I den rapport "Väg 261 Ekerövägen Åtgärdsvalsstudie steg 1- och 2 åtgärder" som färdigställdes under våren 2013, visas att det finns många möjligheter att minska biltrafiken förbi Lovö och Drottningholm. Dessa möjligheter måste utredas och prövas innan beslut om förändringar av väg 261 och/eller slutgiltiga beslut fattas om Förbifart Stockholm. När det gäller Förbifart Stockholm är grundfrågan om den överhuvudtaget skall genomföras. Om fastställande av arbetsplan för Förbifart Stockholm och väg 261 skulle göras innan steg 1 och steg 2-åtgärder utreds och prövas har fyrstegsprincipen inte använts på ett adekvat sätt.

Om steg 1 och steg 2-åtgärder inte skulle räcka till är spårbunden kollektivtrafik, exempelvis tunnelbana, det som bör utredas och genomföras i stället för Förbifart Stockholm.

Ekonomiskt utrymme att satsa på såväl steg 1 och 2-åtgärder lika väl som spårbunden kollektivtrafik finns om inte Förbifart Stockholm byggs.

Det faktum att Länsstyrelsen nu föreslagit att Lovö skall förklaras som naturreservat för att förhindra exploatering orsakad av Förbifart Stockholm visar ytterligare på det orimliga med motorleden och trafikplatser med upp- och nedfarter på Lovö. Även om trafikplatser inte förläggs på Lovö kan tunnlar och grundvattenpåverkan leda till svåra skador på landskapet genom sättningar, påverkan på vegetation, biotoper, jordbruk, brunnar mm. Av en KTH-rapport maj 2010 "*Analys över inläckage av grundvatten till Förbifart Stockholm för deltunnel under Lovö*", David Barkels, Alejandra Silva Parra, framgår att Trafikverket räknar med en omfattning av grundvattenpåverkan som är avsevärt mindre än den ur geologisk synpunkt möjliga. Se även kommentar under "Ytterligare aspekter..." angående forskningsprojekt finansierade via Formas" sid 5.

Natura 2000 området Edeby ekhage

Vi finner det också självklart att Edeby ekhage skyddas bäst om ingen utbyggnad av vägsystemet sker på Lovö och att biltrafiken förbi området minimeras.

Sedan 2001 är alla Natura 2000-områden klassade som riksintressen och tillstånd för att vidta åtgärder inom Natura 2000-områden får enbart lämnas om de skyddade naturtyperna och arterna inte blir negativt påverkade. För att närliggande aktiviteter/byggnads-/vägprojekt över huvud taget skall kunna genomföras måste det finnas garantier för att dessa eller följdverkningar av dessa inte kommer att skada Natura 2000-området och dess värden.

Problematiken med "smittrafik" Brommaplan och Bergslagsplan

Förbifart Stockholm bygger på prognoser om en i framtiden överfylld Essingeleden varifrån trafik skall överföras. Endast 2% av dagens trafik är interregional, endast ca 10% beräknas vilja ta sig hela vägen från Skärholmen till Häggvik. Detta innebär att den övervägande delen av den framtida biltrafiken på Förbifart Stockholm kommer att bli trafik som önskar åka i Essingeledens sträckning och ser Förbifart Stockholm som en nödlösning, inte minst för att slippa betala trängselskatt. Detta ger också att en betydande "smittrafik" kan förväntas mellan Brommaplan och Lovö och mellan Brommaplan och Bergslagsplan.

Detta skapar ökade och delvis nya trafikproblem och störningar längs natur-, boende- och kulturmiljöer. Vi anser att denna problematik är ofullständigt belyst i arbetsplanen och i denna kommunikering. Visserligen nämns i brödtexten för de olika alternativa trafikplatserna på Lovö/Lindö vissa siffror för hur biltrafiken förbi Drottningholm kan komma att påverkas men en klar sammanfattande översikt ges ej. Det nämns i samband med ett Lindö-alternativ att trafikmängden vid Bergslagsplan kan påverkas. Det borde också vara redovisat i siffror hur trafikmängder vid Skärholmen respektive Vinsta/Bergslagsplan och kanske även Hjulsta påverkas av de olika alternativa upp-/nedfarterna på Lovö/Lindö.

Förbifart Stockholm har motiverats av en framtida, kraftig ökning av biltrafiken i regionen vilket i sig är en orimlighet. De senaste årens trafikutveckling, peak car, peak oil, ökad medvetenhet om miljö-, klimat och hälsokonsekvenser av bilåkning, uppsatta klimatmål mm talar snarare för en minskad biltrafik i stockholmsregionen framöver. Förbifart Stockholm och exploatering av Mälarsjöarna kan givetvis leda till ökad biltrafik förbi Drottningholm om inte befolkningen erbjuds bättre alternativ än

bilen. Därför är förbättrad kollektivtrafik även från/till Mälardalen via båt/tunnelbana etc rätt alternativ om man vill undvika ökad biltrafik mot/från Brommaplan och vill undvika fyrfilig väg förbi världsarvet Drottningholm. Stadens styrande har föreslagit att inrätta reguljär färjetrafik mellan Ekeröarna och Centrala staden. Linjer som beräknas vara i drift 2015. Ersätts Förbifart Stockholm med förbättrad kollektivtrafik undviks även en förvärrad trafiksituation både vid Brommaplan och Bergslagsplan.

En stor del av problematiken handlar om att se till att Essingeleden även framledes räcker till för den motor-, personbils-, yrkes- och förbifartstrafik som är nödvändig. Detta kan genomföras utan Förbifart Stockholm och troligen bara om Förbifart Stockholm inte byggs. Trafikmängden på Essingeleden kan regleras genom införande av trängselskatt i kombination med att attraktiv kollektivtrafik, goda cykel- och gångstråk erbjuds i hela regionen!

Förbifart Stockholm är ett orimligt projekt. Ytterligare aspekter förutom Lovöproblematiken måste utredas vidare.

ARG finner det naturligt att alternativa dragningar för upp- och nedfarter på Lovö/Lindö nu kommuniceras. Vi menar också att en rad andra aspekter bör utredas och prövas ytterligare innan Trafikverket har underlag att pröva arbetsplanen. I fortsättningen av denna skrivelse kommenterar vi ett urval av dessa, i de flesta fall kortfattat. Många av dessa aspekter har vi belyst mer utförligt i tidigare yttranden från ARG, se "Hänvisning till tidigare yttranden" sist i denna skrivelse. I dessa yttranden har vi också angivit ytterligare skäl till varför vi anser att Förbifart Stockholm är ett orimligt projekt.

Aspekter som har regional och/eller rikstäckande betydelse

- Trafikprognoser måste göras om. Nollalternativet bygger på den orimliga prognosen att biltrafiken kommer att öka med 70-80% oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte, bara några procent mindre om Förbifart Stockholm inte byggs. Detta gör att alla jämförelser med eller utan Förbifart Stockholm avseende samhällsekonomisk vinst, klimat- och hälsoaspekter mm blir felaktiga. Det innebär också att MKB-beskrivningarna inte håller utan måste göras om.
- Förbifart Stockholm skulle motverka de senaste årens positiva trend med stabiliserad och minskad biltrafik i regionen. Biltrafiken över Saltsjö-Mälarsnittet har stabiliserats sedan 2007 för att nu till och med börjat minska. Nya trafikprognoser måste genomföras med och utan Förbifart Stockholm som tar hänsyn till senare års trender. En förnyad och mer genomarbetad bedömning behöver göras beträffande den styrande effekt Förbifart Stockholm skulle få på framtida persontransporter med bil och kollektivtrafik i regionen. Effekten på de transportpolitiska målen måste utvärderas noggrant.
- Förbifart Stockholm är en felaktig prioritering. Det är först och främst underhåll, upprustning och utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsregionen som krävs i framtiden. Investerings- och underhållskostnaderna för Förbifart Stockholm behövs till kollektivtrafiken. Planerad busstrafik på Förbifart

Stockholm är av begränsat värde och tveksamheter föreligger om genomförbarheten.

- Alternativ till Förbifart Stockholm som bygger på kollektivtrafik som underlättar arbetspendling, resor till skolor, till nöjen och för sociala kontakter för alla bör utredas och jämföras mot Förbifart Stockholm.
- Förbifart Stockholms direkta och indirekta effekter avseende klimatgasutsläpp bör utvärderas av oberoende expertis. Forskare, bla på KTH, har visat på att dessa effekter är kraftigt underskattade. Förbifart Stockholm bör jämföras med ett alternativ som möjliggör att Sveriges klimatmål kan nås, dvs som möjliggör att Stockholmsregionens biltrafik kan minska med 25% till 2030.
- Regeringen skriver i samband med tillåtlighetsbeslutet att Förbifart Stockholm inte byggs för dagens bilar och att en fossiloberoende bilflotta förväntas till 2030. Båda dessa antaganden kan redan anses ha kommit på skam varför förutsättningarna för Förbifart Stockholm förändrats avseende bland annat luftkvalitet i och vid tunnlarna och där leden går i ytläge. Detta gäller även ledens konsekvenser avseende klimatgasutsläpp.
- Förbifart Stockholms inverkan på stadsbyggnad såsom utglesad bebyggelse, bilberoende affärscentra mm bör utredas.
- Den samhällsekonomiska bedömningen bygger på kraftig ökning av regionens biltrafik till 2030/2035. Detta är orimligt med tanke på dagens trender avseende biltrafik och med tanke på uppsatta klimatmål. En samhälls-ekonomisk utvärdering bör genomföras av från Förbifart Stockholmskonsortiet fristående expertis med utgångspunkten att Sveriges klimatmål skall nås.
- Finansieringsplanen bygger på trängselskatt och en stark ökning av regionens biltrafik. Planen bör prövas med utgångspunkten att biltrafikmängden i regionen 2030 skall ha minskat så att Sveriges klimatmål kan nås.
- Riskerna för Mälarens vatten och därigenom regionens dricksvattenförsörjning i samband med byggnationen kräver ytterligare utvärdering.
- Arbets- och detaljplanerna täcker inte in mottagningshamnar och fraktvägar för schaktmassor. Detta gör att MKB, miljöbeskrivningen inte är fullständig. Detta måste åtgärdas. Detsamma gäller hamnar för utförsel av material, spräng- och drivmedel, maskiner mm till de tillfälliga hamnarna i Sättra och på Lovö. Vi undrar exempelvis hur hamnen vid Tyska Botten kommer att användas under de år som Förbifart Stockholm byggs. Vi vet att Trafikverket och Stockholms stad har kommit överens om att TRV får hyra Tyska Botten. Detta finns med i det genomförandeavtal som Kommunfullmäktige i Stockholm godkände vid sammanträdet den 10 juni 2013. En användning inom projektet Förbifart Stockholm vore mycket olämpligt med tanke på närheten till Grimsta naturreservat och skyddsvärda ekbestånd med rödlistade arter inom Tyska Botten och med tanke på befintlig och planerad bebyggelse längs Blackebergsvägen.

- Negativa hälsoaspekter på grund av dålig luftkvalitet i och kring leden måste utvärderas vidare. Nya forskningsresultat, bland annat från Umeå universitet måste inväntas. Betydelsen av ökat bilberoende som bland annat leder till minskad motion i samband med resande och till sämre mental hälsa måste utvärderas.
- ARG ifrågasätter de val som gjorts inom projektet "Nordsydliga Förbindelser inom stockholmsregionen" även ur "demokratisk" synvinkel. Förbifart Stockholms dragning, ytlägen mm medför att redan svaga grupper, hälsomässigt och socialt, utsätts för de största störningarna. Förbifart Stockholms dragning påverkar starkt boende- och naturmiljöer i Sättra/Skärholmen, Vällingby/Hässelby och inte minst kring Järvafältet där leden i stor utsträckning dras i ytläge. Under byggnationen drabbas såväl boendemiljöer som rekreativvärden i dessa områden. Samtliga dessa områden har relativt stora befolkningsgrupper som i tämligen liten utsträckning deltar i samhällsdebatten. Dessa befolkningsgrupper har oftast stora språkliga och andra utbildningsbrister som gör det svårt att "upptäcka" utbyggnadsplaner, studera skriftligt material och sätta samman synpunkter vid samråd, angående arbetsplaner, detaljplaner mm.
- Förbifart Stockholm leder till en ojämlig påverkan på hälsoläget pga buller och avgaser, påverkan på rekreation mm. Denna påverkan drabbar i hög utsträckning redan utsatta grupper. Denna aspekt bör utredas och möjligheter beaktas att ta större hänsyn till "svagare" gruppers behov av god miljö och god hälsa avseende en eventuell byggnation av Förbifart Stockholm. Vi anser även att utbyggnad av kollektivtrafiken på ett betydligt bättre sätt stödjer en ökad integration än nya motorvägar. Även detta bör bedömas.
- Frågetecken avseende säkerhetsaspekter, köbildning, olyckor, bränder, utrymning, transport av farligt gods mm måste redas ut innan arbetsplanen fastställs. Går dessa att räta ut? Det är orimligt att som nu hänvisa till utrednings-/kontrollprogramarbete och olika entreprenörer som skall lösa problemen under byggfasen. Vi anser att våra åsikter bland annat stöds av Peter Lundmans doktorsavhandling "Cost management for underground infrastructure projects: a case study in cost increase and its causes."
- Arbetsplanen och remissyttranden avseende denna plan tyder på att stora osäkerheter föreligger avseende tunnelbyggnationen, injekteringsbehov, grundvattenpåverkan, schaktmassehantering mm. Vi anser att nedanstående citat från pressmeddelande från Formas daterat 2012-12-03 ger uttryck för generell osäkerhet och ofullständig kunskap:

"Forskningsrådet Formas gör tillsammans med Trafikverket och aktörer från branschen en betydande satsning på forskning om hållbart byggande under mark. 14 projekt får dela på 114 miljoner kronor."

"Av de 38 ansökningar som kommit in, har 14 valts ut för finansiering. Exempel på ämnen som ska studeras är utveckling av geofysiska metoder som ger tredimensionella bilder av berggrund och undermarks-konstruktioner, hur man på ett hållbart sätt kan ta hand om de stora mängder jord- och bergmassor som genereras vid undermarks-byggande, hur grundvattnet påverkar cementbaserade material och stålbultar samt risken för skadliga sättningar i marken till följd av grundvattensänkning."

ARG anser givetvis att det är bra att forskning bedrivs men att det också vore naturligt att resultaten av dessa inväntas innan beslut tas om eventuellt genomförande av det gigantiska tunnelprojektet Förbifart Stockholm. Projektet saknar som bekant svenska och internationella motsvarigheter. Betydelsen av de osäkerheter som råder inom projektet bör bedömas av en från Förbifart Stockholm-konsortiet oberoende forskargrupp innan fastställelse av arbetsplanen.

Aspekter som främst berör lokala förhållanden

- Negativa miljöeffekter på boende-, natur- och kulturmiljöer längs ledens sträckning bör ytterligare belysas och hälsomässiga och sociala konsekvenser kartläggas noggrannare.
- Konsekvenser för Skärholmen/Sätraområdet med tanke på vägsystem, bussramper och kraftigt ökad trafik på Södertäljevägen måste utvärderas. Södertäljevägens ökade trafikmängd har givetvis betydelse även utanför Skärholmen/Sätra.
- Konsekvenser av trafikökning, smitvägar mm kring Vinsta trafikplats och Bergslagsplan måste utredas och bedömas vidare.
- Konsekvenser av smittrafik från/till Förbifart Stockholm mot innerstaden, Brommaplan, Solna mm från/till Bergslagsplan måste utvärderas.
- Konsekvenser av utebliven trafikplats vid Lunda med upp-/nedfart till Förbifart Stockholms tunnlar. Detta ökar kraftigt tung trafik längs Bergslagsvägen mellan Lunda och Vinsta. Konsekvenserna av detta och möjligheterna att bygga trafikplats med upp-/nedfart vid Lunda bör åter prövas. Ekonomiska skäl är inte tillräckliga för att avfärda denna. Lunda trafikplats är medtagen i regeringens tillåtlighetsbeslut.
- Konsekvenser av planeringen kring Hjulstakorset. Alternativ bör utredas, bland annat tunneldragning.
- Konsekvenser av Akallalänken och föreslagen ny dragning med tanke på natur- och kulturmiljöer måste prövas. Dragningen är olämplig och alternativ bör utredas.
- Konsekvenser av Förbifart Stockholms dragning förbi Akalla i nedsänkt men öppet tråg måste utvärderas ytterligare. Alternativ såsom tunneldragning bör utredas.
- Häggviks trafikkarusell är ett miljöproblem redan idag och kraftigt ökad trafik befaras. Konsekvenser av Förbifart Stockholm och hur dessa kan minimeras bör utredas.
- Försämrade rekreativsmöjligheter, inte minst under den långa byggnadsperioden, i de fyra naturreservat som påverkas bör utredas noggrant. Hälsomässiga och sociala konsekvenser bör bedömas.

- Betydelsen av bestående skador på naturreservaten, Sätmaskogen, Grimsta, Igelbäcken och Hansta, på Järvafältet och Lovö samt på Natura 2000-områdena Edeby ekhage och Hansta bör utredas noggrannare.
- Grundvattenpåverkan kan negativt påverka vegetation och biotoper inom känsliga naturmiljöer i de olika naturreservaten. Olika scenarier bör genomgå och konsekvenserna bedömas. Ett begrepp som inte diskuteras i arbetsplanen är grundvattenpåverkan i "översilningsmarker". Detta har i våras i Trafikverkets kompletterande handlingar till Mark- och miljödomstolen nämnts som en risk för Grimsta naturreservat. Detta bör givetvis utvecklas även inom arbetsplanen och MKB.
- Byggperiodens omfattande färje- och pråmtrafik kommer att innebära en betydande påverkan på kommersiell och privat båttrafik på Mälaren, t.ex. att trafiken på tidigare öppna farleder måste dirigeras med sjömärken. Konsekvenserna bör utredas noggrannare. Även slitage på stränder, strandlinje p.g.a. svall och fartygsaktiviteter med stora fartyg bör utredas vidare. Trafikverket Solna uppger att schaktmassor kommer att säljas från kaj vid de tre provisoriska hamnarna i Sättra och på Lovö. Ansvaret för utgående sjötransporter och avlastningshamnar för schaktmassor överläts därigenom till i framtiden valda entreprenörer. ARG anser att Trafikverket tvärtom måste ta ansvar för all pråmtrafik till tänkbara mottagningshamnar för schaktmassor liksom färjetrafik till alla tänkbara utskeppningshamnar för material, spräng- och drivmedel, maskiner mm och att dessa transporter skall beskrivas och bedömas i arbetsplan och MKB.

Hänvisning till tidigare yttranden

Som motivering till ovanstående yrkanden om ytterligare behov av kommunikering av arbetsplanen, innan fastställande av densamma, vill vi också hänvisa till våra tidigare skrivelser angående arbetsplanen, detaljplaner och Trafikverkets ansökningar till Mark- och miljödomstolen avseende tillfälliga hamnar och grundvattenpåverkan.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogens tidigare kommunikationer med Trafikverket Solna, kan laddas ner från vår hemsida: <http://www.grimstaskogen.org/skrivelser.htm>

Vänliga hälsningar
Styrelsen i ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
genom

Stig Sjöstedt, ordförande
Mobilnummer: 070 - 97 670 46

Postadress:
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
c/o Anne Lundequist
Abiskovägen 14, 162 68 Vällingby

E-post: grimstaskogen@yahoo.se