

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

Utställning av planförslag

Förslag till detaljplanerna
Hjulstamotet Dp 2009-20807,
tunnel Hästa Dp 2010-00804 samt
Hanstamotet Dp 2009-18965 för Förbifart Stockholm.

Yttrande från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

avseende ovanstående detaljplaner.
Detta yttrande insändes endast via mail.

Generella synpunkter och tidigare yttranden angående detaljplaner Förbifart Stockholm

ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, har som främsta mål att motverka allehanda hot mot Grimsta naturreservat och dess närmaste omgivningar. Vi anser att Förbifart Stockholm inte skall byggas av miljö- och klimatmässiga skäl.

ARG har i tidigare skrivelser avseende detaljplaner för Förbifart Stockholm mycket kortfattat kommenterat negativa miljökonsekvenser längs ledens tänkta sträckning i områden utanför Grimsta naturreservat och dess närmaste omgivningar. Vi hänvisar till tidigare skrivelser 2011 och 2012 beträffande dessa kommentarer. Dessa yttranden bifogas.

I dessa våra tidigare skrivelser finner ni kommentarer angående Förbifart Stockholms negativa effekter i stort: 1) klimat, 2) energiåtgång, 3) stadsbyggnad, 4) ökat bilberoende och 5) minskade möjligheter, bland annat finansiellt, att bygga upp en framtida högklassig kollektivtrafikförsörjning i hela regionen.

Förbifart Stockholm försvaras ibland med att den skulle förbättra situationen på och längs Essingeleden. Vi anser att detta är en felaktig bedömning. Trafikverkets prognoser visar att situationen på Essingeleden inte förbättras jämfört med idag av att Förbifart Stockholm byggs utan bara om trängselavgifter införs. Oberoende forskning har visat att situationen på Essingeleden skulle kunna förbättras redan idag om trängselskatt infördes på denna led.

Eftersom Förbifart Stockholm inte kan ses som en nödvändig förutsättning för förbättringar på och längs Essingeleden kan försämring av miljön i Västerort inte försvaras av detta skäl.

Regionens målsättning bör vara att minska bilberoendet i Stockholmsregionen genom kraftig satsning på kollektivtrafikutbyggnad och att därigenom undvika en biltrafikökning i regionen trots ökad folkmängd. Målet bör minst vara en 25-procentig minskning av biltrafiken till 2030 så att Sveriges klimatmål kan nås. Detta har som bekant framförts upprepade gånger i tal och skrift av Trafikverkets egen miljöexpertis.

Hjulstamotet, tunnel Hästa och Hanstamotet

I nedanstående text behandlas detaljplanen för Hjulstamotet för sig och detaljplanerna för tunnel Hästa och Hanstamotet tillsammans.

Hjulstamotet

Hjulstamotet kommer om Förbifart Stockholm genomförs bli en av Sveriges osundaste platser beroende på buller, avgaser och även synintryck. Planeringen med E18 i nedsänkt läge, lokal trafik i marknivå och med Förbifart Stockholm i en brobåge ovanför marknivå innebär en monstruös, oacceptabel biltrafikapparat nära nuvarande bebyggelse. Hjulstamotets påverkan på naturupplevelser med mera på Järvafältet kommer givetvis bli påtaglig. Även Spångaåns dalgång med kolonilotter kommer att påverkas mycket negativt.

Planerna på att omgärda denna trafikkarusell med kontor och bostäder förefaller helt omdömeslöst hälsomässigt. Nya kontor och bostadsbebyggelse skall dessutom kommunikationsmässigt ligga i bra kollektivtrafiklägen, som bör vara spårbundna, för att ge önskvärd effektivitet och undvika ökad bilism. Här planerar man helt tvärt om.

Vi ifrågasätter också starkt den svävande silversfär som planeras över "Stockholmsportens" trafikkarusell. Vi tror att den bara gör saken värre med reflexer, skuggning av solen och ökad trafikfara på grund av försämrad uppmärksamhet från bilförarens sida.

Vi är övertygade om att dagens och framtidens människor kommer att se denna trafikkarusell och även denna sfär som en skam, en symbol över människans dumhet och ignorans beträffande biltrafikens skadeverkningar, miljö- hälso- och klimatmässigt. Detta i synnerhet i en storstadsregion där Förbifart Stockholms enorma bygg-, låne- och driftskostnader rimligen borde läggas på det stora antalet kollektivtrafikprojekt som under de senaste åren föreslagits från såväl olika politiska partier som från trafikforskare, sakkunnig allmänhet och från miljörelsen.

Om Förbifart Stockholm byggs kommer sannolikt kommande generationer i stället vilja gömma undan denna trafikkarusell, om möjligt kanske genom en gigantisk överdäckning. Möjligheten att genomföra detta tycker vi redan nu borde studeras inom ramarna för detta samråd. En överdäckning har ARG redan tidigare föreslagit vid Vinsta trafikplats/Bergslagsplan.

Vi tror inte heller att sfären tekniskt kommer att fungera och att kunna underhållas på ett adekvat sätt. ARG anser att förutsättningarna och konsekvenserna av denna sfär noggrant skall presenteras i detaljplanen. Är sfären slutgiltigt fastställd, utredd tekniskt och en förutsättning för projektet såsom priskommittén uttryckt sig? Tänkbara alternativ till sfären bör också utredas och presenteras inom detta samråd.

Vi befarar också starkt att den nya begravningsplatsens placering nära Förbifart Stockholm och Hjulstamotet inte kommer att kunna erbjuda den rofylldhet en sådan plats kräver. Vi frågar oss också om en svävande silversfär är en lämplig hälsning i skyn för sörjande som vill finna ro och stillhet. Stockholmsportens arkitektoniska klo kommer att dominera vyn tillsammans med Akallalänken, E18 och E4/Förbifart Stockholms hörselintryck från trafik med smak och lukt av avgaser. Större delen av Järva begravningsplats kommer att få en trafikbullernivå på omkring 55 dB och inom

100 meter från E 18 varierar trafikljudnivån mellan 60 och 75 dB beroende på landskapets karaktär.

Vi citerar ur Miljöförvaltningens förslag till beslut om Järva begravningsplats, Dp 2006-16107, 2012-10-23:

"Förvaltningen tillstyrker programförslaget under förutsättning att:

- Möjligheten att uppföra bullerskydd längst Akallalänken utreds så att större delen av kyrkogården får ljudnivåer under 55 dBA ekvivalent ljudnivå."

Det är givetvis också viktigt att begravningsplatsen med tillfartsvägar till denna inte stör utan om möjligt förstärker områdets natur- och kulturvärden.

Beträffande buller och avgaser vill vi göra följande kommentar:

Vad vi erfarit har förhoppningarna om en "renare" bilpark 2020-2040 dämpats rejält under senare år. Regeringen talade och skrev i samband med tillåtighetsbeslutet avseende Förbifart Stockholm om en fossiloberoende bilpark år 2030. Denna önskedröm har enligt forskare och även Trafikverkets egna experter ingen förankring i verkligheten, se exempelvis Trafikverkets: "Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för Begränsad klimatpåverkan" Publikation: 2010:095 och "Samlat planeringsunderlag för Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan" Publikationsnummer: 2012:152.

Av allt att döma kommer såväl elbilar som bibränsle drivna fordon spela en fortsatt blygsam roll under de närmaste decennierna och utvecklingen är mycket osäker. Detta gäller än mer om biltrafiken tillåts växa i den utsträckning som projektet Förbifart Stockholm förutsätter. Enligt arbetsplanen förutspås en 69% ökning i Stockholmsregionen till 2035. Under senare år har i synnerhet antalet dieslbilar ökat kraftigt vilket leder till ökade partikel- och kväveutsläpp. Inte heller bibränsle drivna bilar, exvis med etanol, har ofarliga avgaser.

Av allt att döma kommer diesel ha stor inverkan på utsläpp från såväl privatbilar som tung trafik under decennier framöver. ARG anser därför att en ny utredning krävs avseende buller och avgasproblematik vid Hjulstakorset. Oavsett resultatet av en sådan utredning anser vi det oacceptabelt att Förbifart Stockholm om den byggs inte läggs i tunnel även vid Hjulsta och fram till Häggvik.

PS. Ovanstående två textstycken återfinns i stort sett oförändrade under "*Samråd angående Natura 2000-området Hansta*", se sid. 5 i denna skrivelse.

Tunnel Hästa och Hanstamotet

Såväl Järva fältets som Igelbäckens och Hansta naturreservats värden äventyras av Förbifart Stockholm.

Akallalänken

Akallalänken skall nu förskjutas 80 meter österut för att spara en fornnordisk kultplats. Efter vad vi förstår kan platsen bedömas som exceptionell redan nu, innan den utforskats i sin helhet. Vi har redan i tidigare skrivelser påtalat områdets stora värde pga forn lämningar och att hänsyn måste tas till dessa. Detta exempel visar ytterligare på det olämpliga i att exploatera detta område med vägbyggen och bebyggelse.

Samtidigt innebär flytten av Akallalänken att vägen kommer längre in i Igelbäckens kulturresevat och ökar störningarna inom detta. Vi finner det oacceptabelt att Igelbäckens kulturresevat minskas. Även den planerade kyrkogården lär störas i större utsträckning vilket kräver anpassning. Akallalänken kommer också närmare Hästa gård.

Precis där den nya dragningen av Akallalänken är som vidast, i en liten dalgång, finns en bevaransvärd ekhage. Konsekvenserna av detta har inte utretts och beaktats. Detta bör genomföras och redovisas inom samrådet som därigenom bör utvidgas avseende underlag och även tidsmässigt. (*plankarta tunnel Hästa syd*)

ARG anser sammanfattningsvis att Akallalänkens dragning är oacceptabel genom att den minskar naturvärden inom Igelbäckens naturresevat. Den kommer även av allt att döma splittra ett unikt, bevaransvärt landskap med fornnordisk kultplats som borde lämnas ostört. En fördjupad utredning bör genomföras av ett större område av landskapet kring Akallalänkens tänkta dragning och resultatet av denna ställas ut inom detta samråd.

Igelbäcken, Stordiket och Djupanbäcken

På Trafikverkets webbkarta beskrivs kortfattat Akallaområdets olika vattenfrågor. Vi kommenterar ytvatten och dränvatten.

” Ytvatten

Vid trafikplats Akalla korsar Förbifart Stockholm Stordiket som kommer att delas av. På östra sidan om vägen leds vattnet mot befintligt dike och precis som i dag vidare till Järva dagvattentunnel. På västra sidan rinner Stordiket vidare genom Hansta naturresevat till Djupanbäcken. Dammarna med vattensalamander på västra sidan av Förbifart Stockholm längs Djupanbäcken och Stordiket bedöms inte påverkas.”

ARG ifrågasätter starkt att denna uppdelning av Stordiket inte kommer att påverka dammarna med vattensalamandrar negativt. Denna frågeställning kräver ytterligare utredning med redovisning av möjliga åtgärder att rädda situationen om försämring sker!

” Dränvatten

Dränvatten är det vatten som kommer från tunnelsystemet och bedöms vara likvärdig med grundvatten, dvs. fritt från föroreningar. Initialt leds det i separata ledningar till Järva dagvattentunnel. I framtiden kan det komma att ledas till Igelbäcken. Med hänsyn till att vattentillgången i Igelbäcken idag är liten kan tillskott av vatten ge positiva effekter. Då Igelbäcken är ekologiskt känslig är det av yttersta vikt att kvaliteten i det vatten som tillförs är god.”

Dränvattnets kvalitet, dvs om det duger att tillföras Igelbäcken, har ifrågasatts från flera håll. ARG anser att en ny bedömning krävs och presentation av vilket ett ”värsta scenarium” avseende Förbifart Stockholms påverkan på Igelbäcken kan bli. Vilka motåtgärder som finns att tillgå om utfallet blir sämre än det Trafikverket nu räknar med måste också noggrant redovisas!

Området vid Hanstamotet och Häggviks trafikapparat skulle om Förbifart Stockholm byggs, i likhet med Hjulstakorset bli ett av Sveriges osundaste områden.

Det öppna tråg som planeras vid Hansta och Akalla är oacceptabel för natur, naturupplevelser och boendemiljö. En bullervall mot Hansta naturreservat har nu tagits bort i planeringen eftersom en bergvägg anses ge tillräckligt skydd. Vi ifrågasätter detta beslut med förbehållet att vi inte vet om bullervallen skulle försämra synintrycket i området. Vi anser i stället att möjligheten att sänka tråget och göra en överdäckning, fram till så nära Häggviks trafikapparat som möjligt, bör utredas ytterligare för att minska buller och avgasstörningar för natur, djurliv och boende.

ARG har i dagarna lämnat ett yttrande avseende Trafikverkets samråd beträffande Natura 2000-området Hansta. Vi anser att detta yttrande har bäring även på detaljplan Hanstamotet avseende såväl natur, naturupplevelser, djurliv som boendemiljöer och bilägger därför detta här:

”Samråd angående Natura 2000-området Hansta / TRV 2011/6214.

Yttrande från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

ARG kan inte finna att projektet Förbifart Stockholm uppfyller Miljöbalkens krav, se MKB, sid 8-9, Bedömningsgrunder Miljöbalken, avseende ett Natura 2000-område, i detta fall i Hansta.

Projektet kan uppenbarligen leda till skada genom grundvattenpåverkan och/eller kvävenedfall.

Det saknas dessutom inte alternativ till Förbifart Stockholm. Vägen kan dras på annat sätt, visat exempelvis genom Diagonal Ulvsunda. ARG förordar dock kollektivtrafikutbyggnad som visats vara ett avsevärt miljövänligare alternativ, exempelvis i Vägverkets redovisning av Kombinationsalternativet.

Regeringens tillåtlighetsbeslut avseende Förbifart Stockholm kan rimligen inte diskvalificera alla andra alternativ.

Beträffande utformningen av Förbifart Stockholm kan också sägas att dragning i öppet tråg nära Natura 2000-området ytterligare ökar belastningen avseende kvävenedfall i Hansta. Det finns flera andra skäl, bland annat den lokala boendemiljön, som gör detta öppna tråg olämpligt.

Trafikverket hävdar att projektets grundvattenpåverkan inte kommer att skada Natura 2000- områdets vegetation. ARG har inte möjlighet att bedöma detta men konstaterar att området enligt MKB har skyddsvärda arter och vegetation som är mycket känslig för ändrade vattenförhållanden. En viss tveksamhet om reservatets hydrogeologiska karaktär känner tydligen Trafikverket eftersom verket just nu slutför hydrologiska undersökningar och provpumpningar i Hansta naturreservat, i anslutning till den planerade trafikplatsen Akalla.

Beträffande kvävenedfall hänvisar Trafikverket till en utredning från 2008:

”Nedfall av kväve vid Hansta Natura 2000-område, beräkningar inom projektet Förbifart Stockholm. Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, SLB -ANALYS, LVF 2008:30, december 2008”.

Utredningen visar att Förbifart Stockholm ökar kvävenedfallet i Natura 2000-området måttligt jämfört med Trafikverkets nollalternativ, i medeltal 0,12 kg per hektar och år och som högst 0,25 kg per hektar och år. Man räknar med att

kvävededfallet skall bli 5,7-6,0 kg per hektar och år 2030 vilket är i överkant av vad Naturvårdsverket anser vara den kritiska belastningsgränsen, 5-6 kg per hektar och år. Vi finner detta illa nog.

Dessutom anser vi att utredningen nu är inaktuell och att betydligt högre nedfall kan befaras. Utredningen är 4-5 år gammal och under den tiden har mycket ny kunskap vunnits. Vad vi erfarit har förhoppningarna om en "renare" bilpark 2020-2040 dämpats rejält under dessa år. Regeringen talade och skrev i samband med tillåtighetsbeslutet om en fossiloberoende bilpark år 2030. Denna önskedröm har enligt forskare och även Trafikverkets egna experter ingen förankring i verkligheten, se exempelvis Trafikverkets *"Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för Begränsad klimatpåverkan"* Publikation: 2010:095 och *"Samlat planeringsunderlag för Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan"* Publikationsnummer: 2012:152. Av allt att döma kommer såväl elbilar som biobränsle drivna fordon spela en fortsatt blygsam roll under de närmaste decennierna och utvecklingen är mycket osäker. Detta gäller än mer om biltrafiken tillåts växa i den utsträckning som projektet Förbifart Stockholm förutsätter. Enligt arbetsplanen förutspås en 69% ökning i Stockholmsregionen till 2035. Sedan 2008 har i synnerhet antalet dieslbilar ökat kraftigt vilket leder till ökade partikel- och kväveutsläpp. Av allt att döma kommer diesel ha stor inverkan på utsläpp från såväl privatbilar som tung trafik under decennier framöver.

ARG anser således att en ny utredning krävs avseende kvävededfall i Hansta. Den bör inte bara jämföra med Trafikverkets nollalternativ utan även med ett kollekttrafikbaserat alternativ i vilket biltrafiken förväntas minska med 25% till 2030. Detta i enlighet med de krav som ställs på storstadsregioner för att Sveriges klimatmål skall kunna nås. Vi finner det anmärkningsvärt och omdömeslöst att Trafikverket envisas med att jämföra Förbifart Stockholm med ett nollalternativ som 2030-2035 skulle innebära att regionen har mer än dubbelt så höga koldioxidutsläpp (och även utsläpp av andra avgaser och partiklar) från vägtrafiken jämfört med det som krävs för att klimatmålen skall nås. Att sedan försvara byggnationen av Förbifart Stockholm med att den "bara" försämrar läget något jämfört med nollalternativet är barockt.

ARG finner det uppenbart att Hansta Natura-2000-område kommer att utsättas för en betydligt större belastning om Förbifart Stockholm byggs. Området kommer då påverkas från två stora motorleder. Såväl ökad privatbilism som tung trafik, som i stor utsträckning förväntas gå på Förbifart Stockholm, kommer närmare området. Dessutom förväntas trafikapparaten vid Häggvik utsättas för betydande ökning av trafiken jämfört med idag. Sollentuna kommun har redan uttryckt stor oro över rådande och framtida avgas- och partikelhalter i och kring Häggviks trafikapparat. Av Kapacitetsutredningen framgick att tillfartsvägar till Förbifart Stockholm kommer att få svåra köproblem:

"13.4.1 Vägnätets trängsel sprider sig sannolikt utåt

År 2025 är Förbifart Stockholm utbyggd, vilket gör att trafiken sannolikt kommer att öka vid infarterna vid Förbifarten och Yttre tvärleden. Det kommer då sannolikt att bli ökad köbildning på delar av E4, E4/E20 och E18, exempelvis norr om Södertälje och söder om Arlanda. Trängsel kommer också att uppstå på delar av Södertörnsleden och Norrortsleden samt på Rotebroleden, som samtliga är vägar där kapacitetsefterfrågan ökar när Förbifarten är utbyggd."

En viktig aspekt som Trafikverket inte tryckt på och som bör utredas vidare är inverkan av buller. Djur- och fågellivet skulle säkerligen påverkas mycket negativt vid bygge och även vid färdig väg. Inte minst gäller detta vid fåglarnas häckningsperioder.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen anser sammanfattningsvis att Förbifart Stockholm utgör ett allvarligt hot mot natur-, kultur- och boendemiljöer längs hela sin sträckning och att Natura 2000-området Hansta är ett exempel på detta. Dessutom påverkar projektet mycket negativt regionens och Sveriges möjligheter att uppnå klimatmål och minska utsläpp av för natur, djur och människor skadliga avgaser och partiklar.

Den utredning från 2008 avseende kvävenedfall i Natura 2000-området Hansta som Trafikverket hänvisar till visar på negativ påverkan av Förbifart Stockholm men underskattar ändå sannolikt kraftigt problematiken. Utredningen är nu 4-5 år gammal och bör uppdateras med dagens mindre positiva syn på hur fordonsflottans utsläpp kommer att kunna minskas framöver. Denna utredning bör således göras om och därigenom samrådet i sin helhet."

Slut på ARGs skrivelse till Trafikverket om Natura 2000-området Hansta.

Kommentar med koppling till ARGs skrivelse om Natura 2000-området Hansta:

ARG vill här påtala att delar av bebyggelsen i Akalla ligger betydligt närmare betongtråget och en tunnelymning än Natura 2000-området Hansta. Detsamma gäller infartsvägen till Förbifart Stockholm benämnd trafikplats Akalla. Som bekant förväntas köbildning speciellt i rusningstrafik på infartsvägar till Förbifart Stockholm ledande till än större avgasutsläpp. Boendemiljöer i Akalla kommer därför att utsättas för än större negativ påverkan avseende luftkvalitet.

Både i Trafikverkets MKB och i detaljplanebeskrivningarna efterlyser vi också spridningszoner för de mindre partiklar som sannolikt är farligare än partiklar i storleksordningen PM10. Detta bör utredas och presenteras inom detta samråd tillsammans med en bedömning av hälsorisker för boende och besökare av området. Ju mindre partikeln är desto längre stannar den i luften och sprids över större avstånd.

Trots att ny forskning avseende partiklar PM 2,5 och partiklar av nanostorlek visar att dessa skadar människors hälsa mer än PM10 så räknar Trafikverket endast på de större partiklarna. Nanopartiklar är synnerligen hälsovådliga eftersom de inte alls kan filtreras utan går rätt in i cellerna genom deras membran.

Motorvägens betongtråg och Akallalänken kommer sammantaget att skapa stora barriäreffekter för de boende längs sträckningen. Särskilt försämras tillgången till Hansta naturreservat.

Slutord

ARG vill med denna skrivelse framhålla att Förbifart Stockholm och dess utformning beskriven i dessa tre detaljplaner skulle åstadkomma en oacceptabelt dålig miljö med buller, luftkvalitetsproblem och synintryck längs större delen av dess sträckning från Lunda via Hjulsta till Häggvik.

Idag redan utsatta boende-, natur och kulturmiljöer skulle utsättas för stora kvalitetsförsämringar.

Kan denna sträcka inte förläggas helt i tunnel på grund av luftkvalitetsproblem i tunnlar, andra hänsyn till bilförare eller på grund av kostnader visar detta bara än mer på projekt Förbifart Stockholms orimlighet.

Hässelby 13 mars 2013

Stig Sjöstedt, ordförande,
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen,
Mobilnummer: 070 - 97 670 46,
mailadress: stig.r.sjostedt@telia.com

Korrespondens:
Postadress: Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
c/o Anne Lundequist,
Abiskovägen 14, 162 68 Vällingby
mailadress: grimstaskogen@yahoo.se

Bilagor:

ARG_2011.zip	Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogens skrivelser till SBK vid plansamråd, 2011
ARG_2012.zip	Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogens skrivelser till SBK vid utställning / granskning, 2012