

Till
Trafikverket
172 90 Sundbyberg
trafikverket@trafikverket.se

**Samråd angående Natura 2000-området Hansta, TRV 2011/6214.
Yttrande från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
Detta yttrande insändes endast per mail**

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 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 propumpningar 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 kvävenedfallet 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 tillåtlighetsbeslutet om en fossiloberoende bilpark år 2030.

Denna önskedröm har enligt forskare och även Trafikverkets egna experter ingen förankring i verkligheten, se exempelvis Trafikverkets publikationer *"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 69% trafikökning 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 kvävenedfall i Hansta. Den bör inte bara jämföra med Trafikverkets nollalternativ utan även med ett kollektivtrafikbaserat 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 Vägnetets 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.

Hässelby 11 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